

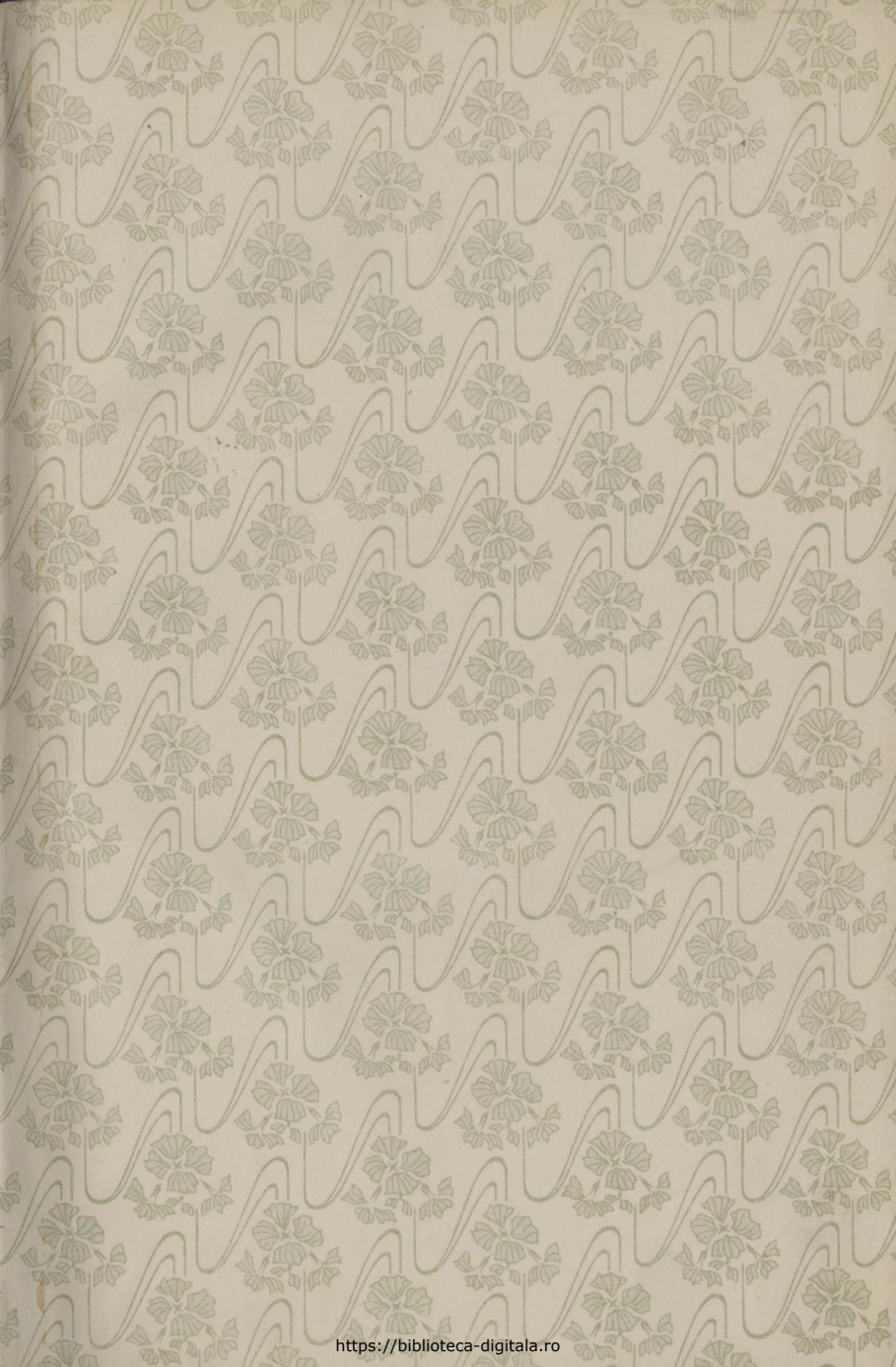
SOCIETATEA
POLITEHNICĂ DIN ROMÂNIA
BIBLIOTECA

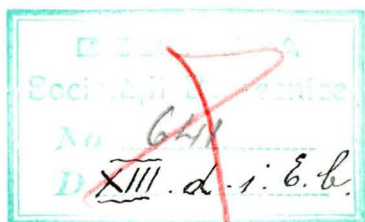
Nr.

3128

Locul

17 a







BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

ANUL XXIX

1913

C: 2.09.2
Q: 06.05.00

BIBLIOTECA	Asociația Generală a Inginerilor din România	Nr. Inv. 17211	Locul
------------	---	----------------	-------

C. N. I. T.
BIBLIOTECA TEHNICĂ
Inreg. Nr. 17211

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 5.298 din 31 Decembrie 1912, se înaintează pe ziua de 1 Ianuarie 1913, la gradul de inginer-ordinar clasa I, (urmare la decretul No. 5.141 din 15 Decembrie 1912) al II-lea rînd la alegere, d. Papadopol Alexandru, subșef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909 Aprilie 1.

Prin decretul regal No. 5.302 din 31 Decembrie 1912, D. inginer Dimitrie Petrescu, absolvent cu diplomă al universității tehnice din Sheffield (Anglia) și actualmente șef al atelierelor de aplicație dela școala superioară de arte și meserii din București, se consideră admis în corpul tehnic (cadru detașat) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, pe ziua de 19 Iunie 1911.

Prin decretul regal No. 77 din 10 Ianuarie 1913, se recunoaște d-lui inginer Nicolescu Atanase D. încă o vechime de un an în gradul de inginer-ordinar clasa II, ce posedă actualmente în cadrele corpului tehnic. ¹⁾

1) Raportul No. 272 din 5 Ianuarie 1913, al d-lui Ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D. inginer Nicolescu Atanase D., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, a fost numit în serviciul administrațiunii căilor ferate în postul de inginer asistent, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1903.

Acest post nefiind retribuit cu salariul corespunzător gradului de

Prin decretul regal No. 78 din 10 Ianuarie 1913, se recunoaște d-lui inginer Sudețeanu Filimon încă o vechime de doi ani și trei luni în gradul de inginer ordinar clasa III ce posedă actualmente în corpul tehnic (cadrul detașat).¹⁾

inginer-ordinar clasa III la care sus numitul avea dreptul conform legii de organizare a corpului tehnic, d. Nicolescu nu a fost înscris în cadrele acestui corp decât la 1 Aprilie stil nou 1904, când i s'a prevăzut în buget salariul cuvenit gradului.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înscrși în cadrele corpului tehnic din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acela al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunea în chestiune nu era decât o pregătire a inginerilor pentru funcțiuni superioare, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lui inginer Nicolescu care a rămas într-o stare de inferioritate ca grad față de colegii săi din aceeași promoțiune, subscrisul am onoarea a propune Maiestății Voastre ca timpul de un an să să conteze ca vechime în gradul actual de inginer-ordinar clasa II, pe care d. Nicolescu Atanase D., posedă în corpul tehnic.

Și rog plecat pe Maiestatea Voastă să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

1) Raportul No. 379 din 8 Ianuarie 1913, al d-lui Ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D. Sudețeanu Filimon, absolvent cu diplomă de inginer electrician dela universitatea din Liège, a fost numit în postul de director al școlii inferioare de meserii din Călărași, pe ziua de 1 Octombrie 1904.

Acest post nefiînd retribuit cu salariul corespunzător gradului de inginer-stagiatar la care sus numitul avea dreptul, conform legii de organizare a corpului tehnic, d. Sudețeanu nu a fost înscris în cadrele acestui corp decât la 1906, Decembrie 31, când i s'a prevăzut salariul cuvenit acestui grad.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înscrși în cadrele corpului tehnic, din cauză că salariul funcțiunii în cari erau numiți nu corespundea cu acela al gradului nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunea în chestiune nu era decât o pregătire de funcțiuni superioare, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare urmează a li se considera în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea

Prin decretul regal No. 85 din 10 Ianuarie 1913, se recunoaște următorilor domni ingineri încă o vechime în gradul de inginer-ordinar clasa II, ce posedă actualmente în corpul tehnic, după cum urmează :

D-lui inginer-ordinar clasa II Mihăilescu Dumitru, o vechime de 2 ani, 7 luni și 15 zile, și

D-lui inginer-ordinar clasa II Trofin Ioan P., o vechime de 6 luni și 13 zile. ¹⁾

făcută d-lui inginer Sudețeanu, care a rămas într-o stare de inferioritate ca grad, față de colegii săi, subscrisul am onoarea a propune Maiestății Voastre ca timpul de doi ani și trei luni să se considere ca vechime în gradul actual de inginer-ordinar clasa III pe care d. inginer Sudețeanu Filimon îl posedă în corpul tehnic :

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

1) Raportul No. 269 din 5 Ianuarie 1913. al d-lui Ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D-nii ingineri Mihăilescu Dumitru și Trofin Ioan P., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, au fost numiți în funcțiuni, cel dintîi în serviciul tehnic al județului Ilfov și în serviciul ministerului de domenii și cel de al doilea în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Posturile în cari acești d-ni ingineri au fost numiți, nefiind retribuite cu salariul cuvenit gradului de inginer-ordinar clasa III și la care sus numiții aveau dreptul, conform legii de organizare a corpului tehnic, nu au fost înscrși în cadrele acestui corp decît atunci cînd li s'au prevăzut în bugetele serviciilor respective, unde se găseau în funcțiune, salariul corespunzător gradului de inginer-ordinar clasa III.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu li înscrși în cadrele corpului tehnic din cauză că salariul funcțiunii în cari erau numiți nu corespundea cu acel al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunile în chestiune nu erau decît o pregătire a inginerilor pentru funcțiuni superioare, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lor ingineri Mihăilescu și Trofin, care au rămas într-o stare de inferioritate ca grad față de colegii lor din aceeași promoțiune, subscrisul am onoarea a propune Maiestății Voastre ca în gradele actuale de ingineri-ordinari clasa II, ce numiții d-ni ingineri posedă în corpul tehnic, să li se conteze ca vechime :

Prin decretul regal No. 86 din 10 Ianuarie 1913, D. inginer Virgiliu Ap. Anghelescu, se consideră admis în corpul tehnic (cadru detașat), cu gradul de inginer-stagiar, pe ziua de 13 Februarie 1907.

Prin decretul regal No. 139 din 14 Ianuarie 1913, D. inginer-șef clasa II Constantin C. Tzâpîrdea se consideră ca aflat în concediu nelimitat, cu începere dela 1 Ianuarie 1909 pînă la 1 Noembrie 1912, cînd a fost rechemat în cadrul de activitate.

Prin decretul regal No. 226 din 19 Ianuarie 1913, D-nii Teodoru G. Henri-Alexandru și Popa Ilie G., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele și ocupînd, cel dintîi postul de asistent la serviciul construcțiunii portului Constanța, și cel de al doilea postul de subșef de secție în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, sunt admiși, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 31 Decembrie 1912, cînd au obținut diploma sus zisei școale.

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele studii și construcțiuni

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. Steriu G. Ciumetti, absolvent al școalei naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, se numește cu titlul provizoriu și pe ziua de 16 Ianuarie 1913, în postul vacant de inginer, șef al serviciului de poduri și șosele din județul Vaslui cu salariu de 600 lei lunar.

D-lui inginer-ordinar clasa II Mihăilescu Dumitru, un timp de 2 ani, șapte luni și 15 zile;

D-lui inginer-ordinar clasa II Trofin Ioan P., un timp de șase luni și 13 zile.

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 12 Ianuarie 1913.

No. 1.062.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Se primește demisiunea d-lui inginer Aurel Diaconovici, pe ziua de 16 Decembrie 1912, din postul de subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Botoșani.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 12 Ianuarie 1913.

No. 1.086

p. Ministru, **G. Panait.**

În administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 5.305 din 31 Decembrie 1912, D. inginer-ordinar clasa III Panteli Ioan G., actualmente aflat în serviciul de poduri și șosele, se numește pe ziua de 1/14 Decembrie 1912, în postul de inginer atașat clasa III la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 80 din 10 Ianuarie 1913, se primește demisiunea d-lui Lambrino Alexandru Al., pe ziua de 25 Decembrie stil nou 1912, din postul de avocat ce ocupa în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 81 din 10 Ianuarie 1913, D. Popa Ilie G., se numește pe ziua de 16/29 Noembrie 1912, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate.

Prind decretul regal No. 82 din 10 Ianuarie 1913, se primește demisiunea d-lui Andonescu Constantin, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, din postul de inginer atașat clasa II ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 284 din 25 Ianuarie 1913, se primește demisiunea d-lui Chibici-Rivneanu Alexandru, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, din postul de avocat clasa II ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 394 din 31 Ianuarie 1913, D. Gabriellescu Emanoil, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1913, în postul de inginer asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată se admite în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, pe ziua de 31 Decembrie stil vechi 1912, de când a obținut diploma sus zisei școale.

LEGI ȘI REGULAMENTE

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Cu începere dela 8 Ianuarie 1913 și pînă la alte dispozițiuni, orele de lucru în biourile administrațiunii centrale a ministerului, precum și în acelea ale direcțiunilor generale și serviciilor pendinte de acest minister, afară de direcțiunea generală a căilor ferate, vor fi dela 9 pînă 12 dimineața și dela 3 la 6 după amiază.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 5 Ianuarie 1913.

No. 360.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheierile consiliilor comunale ale comunelor Ionești-Berlești și Dedulești sub No. 22/906 și 5/909, din județul Brăila, cum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șoseaua comună sub denumirea de «șosea comună Berlești-Halta Dedulești», drumul ce pleacă din marginea satului Berlești, merge pe hotarul dintre proprietatea d-nei Eliza Filoti și moșia Batagu, proprietatea eforie spitalelor civile, pînă traversează șoseaua vicinală Perișori-Ulmi, iar de aci pe proprietatea d-lui Aloman, pînă la halta Dedulești.

Lungimea acestei șosele este de 5 km., 100.

Dată la 9 Ianuarie 1913.

No. 489.

Ministru, **Al. Bădărău.**

B U G E T E

Prin decretul regal No. 5.296 din 31 Decembrie 1912, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului extraordinar a căiei ferate județene Ploești-Văleni-de-Munte pe exercițiul 1912-1913, următoarea modificare :

La finele redacției art. 3, «Construirea și înzestrarea unui atelier», să se adauge și cuvintele : «și construirea unei linii de descărcare a unei șosele și, a unei platforme de acces în stația Ploești-Nord».

Prin decretul regal No. 265 din 23 Ianuarie 1913, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Brăila, pe exercițiul 1912 1913, următoarea modificare :

Lei 11.000 să se reducă la art. 1. «Pentru construii de șosele, poduri, etc.», care lasă economie și să se înscrie sub un nou articol cu No. 6 și cu redacțiunea :

«Avans pentru cumpărarea unui al doilea camion-automobil, necesar la transportul materialelor pentru construirea șoselelor».

L u c r ă r i.

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională Rege al României.

La toți de față și viitori, sănătate :

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 1.185,

În virtutea art. 71 din legea consiliilor județene și avînd în vedere rezultatul licitației ținute la prefectura județului Prahova, în ziua de 10 Noembrie 1912, pentru darea în întreprindere a lucrărilor de mărire a stațiunilor Ploești-Nord, Scăeni și Măgurelele, de pe linia ferată județeană Ploești-Văleni-de-Munte, în valoare de pe deviz de 55.000 lei,

Am decretat și decretăm :

Art. I. Se aprobă de noi oferta d-lui arhitect N. G. Udrescu și se autoriză prefectura județului Prahova ca să încheie cu acest domn întreprinzător cuvenitul contract pentru executarea sus citatelor lucrări, în marginele sumei totale de lei 51.700, la care se reduce costul lor, în urma scăzământului de lei 6%¹/₀ din prețul de vizului, oferit de d-sa la licitație.

Art. II. Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Data în București, la 19 Ianuarie 1913.

Ministrul lucrărilor publice, **Al. Bădărău**.

CAROL.

No. 231.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.

pe luna Decembrie 1912/13 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/12 și 1910/11

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912 913
								LEI	LEI	LEI
1910 911	Decembrie	3465	2.282.102	60.631	5.172.148	7.514.881	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3477	2.723.044	87.844	6.028.824	8.844.717	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3549	2.740.999	76.998	5.373.468	8.191.465	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910 911	Luna Decembrie din anul 1912 913 pre- zintă o diferență de:		+ 458.897	+ 16.367	+ 201.320	+ 676.584	Iulie	8.231.534	9.181.814	9.796.184
1911 912			+ 12.950	- 10.846	- 653.356	- 653.252	August	10.014.149	10.608.957	10.961.591
RECAPITULAȚIUNEA							Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.005
veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Decembrie							Octombrie	9.130.286	9.689.424	9.581.307
1910 911	Dela 1 Aprilie pînă la 30 Decembrie		25.267.559	850.771	47.416.256	73.534.586	Noembrie	8.921.277	10.051.228	8.319.999
1911 912			29.471.432	962.328	51.720.096	82.153.856	Decembrie	7.514.881	8.844.717	8.191.465
1912 913			31.577.381	1.061.809	50.659.200	83.301.390	Ianuarie			
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 30 Decembrie 1912 913 prezintă o diferență de:		+ 6309822	+ 214.038	+ 3242944	+ 9.766.804	Februarie			
1911 912			+ 2105949	+ 102.481	- 1060896	+ 1.147.534	Martie			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare,

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 130 din 14 Ianuarie 1913, D. inginer Petrescu Ioan Fl., absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Berlin, și actualmente ocupînd postul de sub-șef de secție clasa VI, în serviciul administrațiunii căilor ferate, se admite în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 24 Noembrie/ 7 Decembrie 1912, data procesului verbal al comisiei profesionale, instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

Prin decretul regal No. 518 din 8 Februarie 1913, D. inginer-ordinar clasa III Mihăilescu George, din cadrul detașat al corpului tehnic, se destitue și se șterge din cadrele zisului corp. pentru motivele arătate prin raportul mai jos citat. ¹⁾

Prin decretul regal No. 745 din 22 Februarie 1913, D. Gheorghe H. Damaschin, absolvent cu diplomă de inginer dela Academia de

1) Raportul No. 3.546 din 6 Februarie 1913, al d-lui Ministru al lucrărilor publice, către M. S. Regele.

D. inginer-ordinar clasa III Mihăilescu George, din cadrul detașat al corpului tehnic, fiind condamnat pe cale corecțională prin sentința tribunalului Ilfov, secția I civilo-corecțională, sub No. 359 bis din 1912, pentru faptele prevăzute de art. 264, al I din codul penal, sentință ce a rămas definitivă, subscrisul am onoare a propune Maiestăței Voastre ca d. inginer Mihăilescu să fie destituit și șters din cadrele corpului tehnic conform art. 22, alin. II combinat cu art. 33, alin. II din legea pentru organizarea sus zisului corp, și rog plecat pe Maiestatea Voastră, să binevoiască a aproba această propunere semnînd alăturatul proiect de decret.

mine din Freiberg și actualmente aflat în serviciul ministerului industriei și comerțului, se admite în corpul tehnic (cadru detașat), cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a zisului corp, pe ziua de 28 Iulie 1912, data procesului verbal al comisiei profesionale instituită pe lângă școala națională de poduri și șosele.

In administrația centrală a Ministerului și consiliul tehnic superior.

Prin decretul regal No. 687 din 19 Februarie 1913, se primește demisiunea d-lui Tănăsescu Teodor, pe ziua de 1 Aprilie 1913, din postul de subdirector de serviciu ce ocupă în administrațiunea centrală a ministerului.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Având în vedere înaltul decret regal cu No. 3.248/912, prin care d. arhitect Duiliu Marcu, este numit membru în consiliul tehnic superior al ministerului.

Decidem :

Art. I. D. arhitect Duiliu Marcu se numește, pe ziua de 9 Februarie 1913, în postul de arhitect în administrațiunea centrală a ministerului, cu diurnă de 600 lei lunar, care i se va plăti din creditul de 6.250.000 lei.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 9 Februarie 1913.

No. 3.945.

Ministru, **Al. Bădărașu.**

In învățămînt.

Prin decretul regal No. 897 din 28 Februarie 1913, D. Ulvi-
neanu Petre, actual medic la școala națională de poduri și șosele,
se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, spre

a-și regula drepturile la pensiuine, avînd împlinită etatea cerută de legea generală de pensiuini.

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 747 din 22 Februarie 1913, D. Marcel Lebell, absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Berlin (Charlottenburg), în specialitatea arhitecturii și actualmente ocupînd postul de arhitect în serviciul de poduri și șosele, dovedind cu acte că posedă calitatea de cetățean român, se confirmă în arătata funcțiune pe ziua de 1 Februarie 1913.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer Aurel Diaconovici se numește, pe ziua de 16 Februarie 1913, în postul vacant de șef al serviciului de poduri și șosele, din județul Suceava, cu salariu de 600 lei lunar.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 8 Februarie 1913.

No. 3.797.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. Marcel Lebell, absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Berlin (Charlottenburg) în specialitatea arhitecturii, se numește pe ziua de 1 Februarie 1913, în postul vacant de arhitect la serviciul de poduri și șosele din județul Gorj, retribuit după buget cu 300 lei lunar și se detașează pe aceiași zi, în serviciul administrațiunii centrale a ministerului.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 12 Februarie 1913.

No. 4.096.

Ministru, **Al. Bădărău.**

In administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 449 din 6 Februarie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Epureanu-Boldur Nicolae N., actual inginer atașat clasa III, se înaintează pe ziua de 1 Februarie stil nou 1913, în postul de subșef de secție clasa II.

Prin decretul regal No. 450 din 6 Februarie 1913 ; D. inginer șef clasa I Neamțu Nicolae, actual inspector principal clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiu-ne, avînd împlinită etatea cerută de art. 38 din legea pentru or-ganizarea corpului tehnic și art. 1 din legea generală de pensiu-ni.

Prin decretul regal No. 452 din 6 Februarie 1913, D. inginer inspector general clasa II Antoniu Alexandru, actual subdirector de serviciu clasa II în administrațiunea căilor ferate, se înaintează pe ziua de 1/14 Ianuarie 1913, în postul de subdirector de serviciu clasa I în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 519 din 8 Februarie 1913, D. inginer ordinar clasa I, Samitca Emanuel R., actual șef de secție clasa II la serviciul exterior de ateliere și de tracțiune din administrațiunea căilor ferate, se transferă pe ziua de 1 Februarie stil nou 1913, în postul de șef de divizie la serviciul pentru construcția conductei de petrol din aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 521 din 8 Februarie 1913, D. inginer ordinar clasa II Neagu Teodor D., actual șef de secție în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se transferă pe ziua de 16 29 Ianuarie 1913, în aceeaș calitate, la serviciul pentru construcția conductei de petrol din aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 555 din 11 Februarie 1913, D. Preto-rian Gheorghe M., licențiat în drept dela universitatea din București,

se numește pe ziua de 15 Februarie 1913, în postul de avocat clasa IV, la serviciul contencios din administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 684 din 19 Februarie 1913, se primește demisiunea d-lui inginer Dimitrescu Vasile C., pe ziua de 15 Noembrie stil nou 1912, din postul de subșef de secție clasa IV, în serviciul administrațiunii căilor ferate și totdeodată se consideră ca neadmis în cadrele corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 685 din 19 Februarie 1913, D. Popescu Nicolae I., absolvent cu diplomă al academiei regale prusiene de mine din Clausthal, se numește pe ziua de 16 Februarie stil nou 1913, în postul de subșef de secție cl. VI și totdeodată se admite, pe aceeași zi în corpul tehnic (cadrul ordinar) în gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal No. 686 din 19 Februarie 1913, D. Buruiană Ioan P., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 14 Ianuarie stil nou 1913, în postul de subșef de secție la serviciul pentru construcția conductei de petrol din administrațiunea căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

Prin decretul regal No. 809 din 25 Februarie 1913, D. inginerșef clasa II Ioviță Dimitrie, actual inspector principal clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 14 Aprilie 1913, spre a-și regula drepturile la pensie, avînd împlinită etatea cerută de art. 38 din legea pentru organizarea corpului tehnic și art. 1 din legea generală de pensii.

Prin decretul regal No. 893 din 28 Februarie 1913, D. inginer-ordinar clasa I Mateescu Ștefan St., actual șef de secție în serviciul construcției și consolidării podurilor din administrațiunea căilor ferate, se înaintează pe ziua de 14 Martie 1913, în postul de șef de divizie la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 896 din 28 Februarie 1913, D-nii Coțârță Ioan I., și Gheorghiu Mircea, absolvenți cu diplomă ai școalei

naționale de poduri și șosele, secțiunea inginerilor, sunt numiți pe ziua de 14 Februarie 1913, în posturile de subșefi de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinari), cu gradul de ingineri-ordinari clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a zisului corp.

Noi, Ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Având în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 18.139 B din a. c ,

Decidem :

Art. I. D. Magiaru Ernest, absolvent al academiei de mine din Freiberg, se numește, pe ziua de 16 Februarie stil nou 1913, în postul de subșef de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 23 Februarie 1913.

No 5.445.

Ministru, **Al. Bădărău**

LEGI ȘI REGULAMETE

Prin decretul regal No. 457 din 6 Februarie 1913, se aprobă clasarea între căile naționale ale Statului, a șoselei care pleacă din orașul Iași, trece prin comunele Capul Dealului, Probota, Bivolari, și se termină în punctul vamal Tîrgu Ștefănești, din județul Botoșani.

Prin decretul regal No. 458 din 6 Februarie 1913, se aprobă clasarea între căile naționale ale Statului, a șoselei Botoșani-Trușești-Ștefănești, din județul Botoșani.



SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Ianuarie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912/913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	Ianuarie	3474	2.935.242	56.154	3.362.010	6.353.406	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3477	2.924.779	74.839	4.230.680	7.230.298	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3549	2.865.258	76.114	4.191.352	7.132.724	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910 911	Luna Ianuarie din anul 1912/913 pre- zintă o diferență de :	—	69.984	+ 19.960	+ 829.342	+ 779.318	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911 912		—	59.521	+ 1.275	— 39.328	— 97.574	August	10.014.149	10.608.957	10.961.501
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la finele lunii Ianuarie							Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.005
							Octombrie	9.130.286	9.689.424	9.584.307
							Noembrie	8.921.277	10.051.228	8.319.999
							Decembrie	7.514.881	8.844.717	8.191.465
1910 911	Dela 1 Aprilie până la 31 Ianuarie		28.202.801	906.925	50.778.266	79.887.992	Ianuarie	6.353.406	7.230.298	7.132.724
1911 912			32.396.211	1.037.167	55.950.776	89.384.154	Februarie			
1912 913			34.442.639	1.140.923	54.850.552	90.434.114	Martie			
1910/911	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 Ianuarie 1912/913 prezintă o diferență de :		+6239838	+ 233.998	+4072286	+ 10.546.122				
1911 912			+2046428	+ 103.756	—1100224	+ 1.049.960				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 1.048 din 7 Martie 1913, D. Gabrielescu Emanoil, inginer-ordinar clasa III în cadrele corpului tehnic dela 19 Decembrie 1912, se scoate din cadrele sus zisului corp de oarece s'a constatat, acum în urmă, că nu a obținut împămîntenirea, rămînînd a fi reprimat atunci cînd va îndeplini formalitățile cerute de lege pentru dobîndirea dreptului de cetățean român.

Prin decretul regal No. 1.272 din 22 Martie 1913, D. inginer Ștefănescu Ștefan, actual sub-șef de secție clasa IV la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, și avînd în corpul tehnic gradul de inginer stagiar dela 1908, Decembrie 16, se promovează la gradul de inginer ordinar clasa III, d-sa îndeplinind condițiunile cerute de art. 8 din legea de organizare a corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 2.752 din 3 Aprilie 1913, se înaintează la gradul de inginer-șef, pe ziua de 1 Aprilie 1913, următorii domni ingineri din cadrul ordinar al corpului tehnic al căror nume urmează :

La gradul de inginer șef clasa I.

Lintescu Sava C., inspector principal clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1909, Septembrie 16 ;

Steopoe Dionisie, inspector principal clasa I, la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1909, Octombrie 16 ;

Bruneanu Nicolae, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Dîmbovița, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1909, Septembrie 16.

La gradul de inginer șef clasa II.

Kivu Nicolae I., șef de divizie la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1909, Aprilie 1 ;

Panaiteescu Cristea, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Rîmnîcu-Sărat, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1898, Aprilie 1 ;

Orghidan Constantin C., inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1909, Octombrie 16.

Prin decretul regal No. 2.753 din 3 Aprilie 1913. se înaintează în grad, pe ziua de 1 Aprilie 1913, următorii domni ingineri atît din cadrul ordinar. cît și din cadrul detașat al corpului tehnic al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 5.298 din 31 Decembrie 1912).

Intîiul rînd la alegere.

a) Greceanu Scarlat Sc., inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Maiu 10.

Intîiul rînd la rechemere.

Ianoli Constantin, în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele. studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1905, Maiu 10.

Al doilea rînd la alegere.

b) Iscu Vasile, în serviciul ministerului industriei și comerțului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1910. Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la decretul No. 3.715 din 9 August 1912).

Intîiul rînd la alegere.

a) Costinescu Dan Eugeniu, inginer atașat clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Martie 19.

b) Miculescu Ștefan E., inginer-atașat clasa IV la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Octombrie 19.

Intîiul rînd la rechemere.

Rușescu Constantin M., șef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Aprilie 1.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA III
(Urmare la decretul No. 1.357 din 6 Martie 1912).

Intiul rînd la alegere.

a) Anghelescu Virgiliu Apostol, în serviciul ministerului de domenii, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907, Februarie 13.

Intiul rînd la rechemare.

Hoişescu Constantin, în serviciul ministerului industriei şi comerţului, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1908, Martie 1.

Al doilea rînd la alegere.

b) Bălăşescu Iosif, în serviciul ministerului de finanţe, avînd gradul de inginer-stagiar dela 1907, Octombrie 2.

Prin decretul regal No. 2.754 din 3 Aprilie 1913, se înaintează în grad, pe ziua de 1 Aprilie 1913, următorii domni conducători din cadrul ordinar al corpului tehnic al căror nume urmează :

LA GRADUL DE CONDUCTORI PRINCIPALI CLASA II

Başturescu Alexandru, însărcinat cu supravegherea şi întreţinerea şoselei Cîmpina-Predeal, avînd gradul de conductor clasa I dela 1908, Maiu 10.

Iorgulescu Vasile, în serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1908, Maiu 10.

Georgescu Petre, în serviciul direcţiunii generale de poduri şi şosele, studii şi construcţiuni, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA I

(Urmare la decretul No. 5.298 din 31 Decembrie 1912).

Intiul rînd la rechemare.

Dicescu Constantin, în serviciul de poduri şi şosele din judeţul Rîmnîcu-Sărat, avînd gradul de conductor clasa II dela 1905, Maiu 10.

Intiul rînd la alegere.

a) Baci Nicolăe T., în serviciul direcţiunii generale de poduri şi şosele, studii şi construcţiuni, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10.

b) Bălăşescu Nicolae C., în serviciul de poduri şosele din judeţul Tutova, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA II

(Urmare la decretul No. 1.149 din 9 Martie 1912).

Intâiul rînd la alegere.

a) Mazdrac Gheorghe, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de conductor clasa III dela 1909, Iulie 16.

Intîiul rînd la vechime.

Stănescu Constantin E., serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor clasa III dela 1904, Martie 20.

Al doilea rînd la alegere.

i) Dracopol Toma, în serviciul de poduri și șosele din județul Tulcea, avînd gradul de conductor clasa III dela 1909, Noembrie 14.

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer ordinar clasa II Dimitrie Mihăilescu, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Prahova, se trece în interes de serviciu pe ziua de 1 Aprilie 1913, în aceeași calitate, la serviciul de poduri și șosele din județul Buzău.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 19 Martie 1913.

No. 7.929.

p. Ministru, G. Panait.

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 1.110 din 9 Martie 1913, D. Mocanu S. Petru, absolvent cu diplomă al școalei politehnice din München, se numește, pe ziua de 16 Martie 1913, în postul vacant de inginer-asistent la serviciul construcțiunii și exploatării porturilor

maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, retribuit cu 400 lei lunar și 160 lei diurnă pe lună și tot odată se admite, pe aceiași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a sus zisului corp.

In administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 1.044 din 7 Martie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Potter George Eugen, actual inginer la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și d. Protopopescu Grigore N., actual subșef de secție clasa IV în serviciul exterior de întreținere din aceiași administrațiune, sunt numiți, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, cel dintîi în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi și cel de al doilea în postul de director al fabricii de cărămizi dela Ciurea, din sus zisa administrațiune.

Prin decretul regal No. 1.045 din 7 Martie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Filorlean Andrei, actual inginer atașat clasa II, se înaintează pe ziua de 1 Martie st. n. 1913, în postul de șef de secție clasa III.

Prin decretul regal No. 1.271 din 22 Martie 1913, D. Marino Nicolae N., absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Charlottenburg, se numește pe ziua de 1 Martie stil nou 1913, în postul de inginer-atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, și tot odată se admite, pe aceiași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 1.273 din 22 Martie 1913, D. Malaxa Nicolae C., absolvent al școalei politecnice din Carlsruhe, se numește, pe ziua de 1 Martie stil nou 1913, în postul de inginer-atașat clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 1.330 26 Martie 1913, D. Vernescu Dimitrie G., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 16 Februarie (1 Martie) 1913, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administra-

țiunea căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 1.504 din 30 Martie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Baroni Iosif, actual inginer-atașat clasa II la serviciul central de ateliere și tracțiune, se trece în postul de subșef de secție la serviciul conductei de petrol, pe ziua de 1 Martie stil nou 1913.

Prin decretul regal No. 1.565 din 31 Martie 1913, D. Burlan Ioan M., absolvent cu diplomă al școalei de arte și manufacturi și de mine din Liege, se numește, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1913, în postul de subșef de secție clasa VI în serviciul administrațiunii, căilor ferate și totodată se admite în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer stagiar, conform art. 5 și 7 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere înaltul decret regal No. 1.048 din 7 Martie curent, prin care d. inginer Gabrielescu Emanoil este scos din cadrul corpului tehnic pentru motivul că d-sa nu a obținut încă împămîntenirea și ca atare, nu avea dreptul a figura în cadrele corpului tehnic ;

Avînd în vedere că d. inginer Gabrielescu, pentru aceleași motive, nu are dreptul să fie numit în funcțiune prin decret regal,

Decidem :

Art. I. D. Gabrielescu Emanoil, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se confirmă în postul de inginer asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, pe ziua de 1 Ianuarie stil nou 1913, data numirii sale în arătata funcțiune.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 19 Martie 1913.

No. 8.028.

Ministru, **Al. Bădărău**

LEGI SI REGULAMENTE

CAROL I.

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,
La toți de față și viitori sănătate :

Corpurile legiuitoare au votat și adoptat și Noi sancționăm
ce urmează :

L E G E

***pentru modificarea art. 39 din
legea pentru exploatarea căilor ferate ale Statului
din 19 Martie 1883.***

Art. unic.—Art. 39 din legea pentru exploatarea căilor ferate
ale Statului din 19 Martie 1883, se modifică și se întocmește pre-
cum urmează :

Art. 39. În timp de pace, personalul căilor ferate aflat în po-
zițiune de concediați, rezerviști și milițieni, va fi scutit de mobili-
zări, manevre, concentrări gărzi, tir și orice exerciții militare. Întru-
cât absentarea dela serviciu va fi jignitoare exploatării

Spre acest sfârșit, se va lua în considerare certificatele libe-
rate de ministerul lucrărilor publice după cererea direcțiunii generale.

În timp de război tot personalul căilor ferate, fără distincțiune
dacă este sau nu supus obligațiunilor legii militare, va fi supus
obligațiunilor militarilor mobilizați și considerat ca atare ; din el se
va detașa de administrațiunea căilor ferate personalul necesar pentru
a efectua serviciu ori unde va cere trebuința.

Din momentul ce se va decreta mobilizarea nici o demisiune
dată de personalul căilor ferate nu va putea fi primită decît de
ministerul de război.

Tot personalul căilor ferate, fără deosebire de vîrstă sau dis-
pensă a serviciului militar, aflat sau adus pe liniile din zona arma-

tei (zona de etape și zona de operațiuni), va fi considerat ca făcând parte din armată și ca atare va fi supus legilor militare și se va bucura de acelaș spor de leafă, indemnitate de război și soțotirea îndoit a timpului servit, atât pentru vechime de serviciu, cât și pentru pensiuine.

Această lege s'a votat de Adunarea deputaților în ședința dela 4 Februarie anul 1913 și s'a adoptat cu unanimitate de 80 voturi.

Președinte, *G. Cantacuzino.*

(L. S. A. D.)

Secretar, *Th. Bădărău.*

Această lege s'a votat de Senat în ședința dela 22 Februarie anul 1913 și s'a adoptat cu unanimitate de 47 voturi.

Președinte, *G. Gr. Cantacuzino.*

(L. S. S.)

Secretar, *M. Sipsomo.*

Promulgăm această lege și ordonăm ca ea să fie investită cu sigiliul statului și publicată în Monitorul Oficial.

Dat în București, la 8 Martie 1913.

(L. S. St.)

CAROL

Ministrul lucrărilor publice, *Al. Bădărău.*

Ministrul de justiție, *M. G. Cantacuzino.*

No. 1.088.

Școala națională de poduri și șosele.

Programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere în anul preparator.

(Publicat în Monitorul Oficial No. 278 din 15/28 Martie 1913).

Geometria elementară

Geometria plană. — Linia dreaptă. Unghiuri, drepte perpendiculare. Triunghi, triunghi isoscel, triunghi dreptunghi. Cazurile de egalitate. Perpendiculare și oblice.

Drepte paralele. Suma unghiurilor într'un triunghi, într'un poligon. Proprietățile paralelogramului.

Cercul. Arce și coarde, proprietăți relative. Tangenta.

Măsura unghiurilor. Raportorul.

Poziția relativă a două cercuri. Tangente comune.

Figuri asemenea. Linii proporționale. Triunghiuri și poligoane asemenea. Descompunerea poligoanelor asemenea în triunghiuri asemenea. Raportul perimetrelor a două poligoane asemenea. Centru de asemănare.

Relațiuni metrice. Relațiuni metrice între elementele unui triunghi dreptunghiu. Teorema pătratului unei laturi opuse la un unghi ascuțit sau obtuz.

Pulerea unui punct față de un cerc, proprietățile metrice relative la tangente și secante.

Probleme grafice. Construcțiuni de unghiuri, triunghiuri, poligoane, cercuri, tangente la cerc, cu ajutorul riglei și compasului. Metoda locurilor geometrice.

Impărțirea dreptelor în părți egale sau proporționale cu lungimi date. A patra proporțională, media proporțională. Media și extrema rație.

Poligoane regulate. Inscrierea lor în cerc. Pătratul, exagonul, decagonul.

Lungimea cercului. Calculul lui π .

Transversale. Teoremele lui Ceva, Menelaus. Raport armonic și anarmonic.

Arii. Aria dreptunghiului, paralelogramului, triunghiului, trapezului, a unui poligon oarecare.

Aria unui poligon regulat, a unui cerc, a unui sector circular și a segmentului circular. Raportul ariilor a două poligoane asemenea.

Probleme asupra transformării ariilor.

Geometria în spațiu. — *Planul și linia dreaptă.* Plane și drepte paralele, perpendiculare. Perpendiculare și oblice. Distanța unui punct la un plan. Protecția unei drepte pe un plan.

Unghiuri diedre. Unghi plan corespunzător. Diedru drept. Măsura diedrelor. Planuri perpendiculare între ele.

Triedre. Cazurile de egalitate. Triedre suplimentare. Suma fețelor unui poliedru convex. Suma diedrelor unui triedru.

Poliedre. Prisma, paralelipipedul, cubul, piramida. Secțiuni plane în prismă și piramidă. Volumul prisme, piramidei, trunchiului de prismă triunghiulară și a trunchiului de piramidă cu baze paralele. Suprafețele laterale ale acestor poliedre.

Corpuri rotunde. Cilindrul și conul drept cu baza circulară. Suprafața și volumul lor. Volumul unui cilindru și a unui con cu baza oarecare.

Triunghi de con cu baze paralele, suprafața laterală și volumul său.

Sfera. Secțiuni plane. Cercuri mari și mici. Poli unui cerc. Determinarea razei unei sfere, când nu se cunoaște centrul.

Plan tangent. Intersecția a două sfere.

Triunghiuri sferice. Analogia lor cu unghiuri triedre.

Suprafața sferei. Aria născută de o linie poligonală prin rotația ei în jurul unei axe care trece prin centrul poligonului. Suprafața zonei, a unui triunghi sferic.

Volumul sferei. Volumul născut de un triunghi care se rotește în jurul unei axe duse în planul său printr'unul din vîrfuri. Volumul născut de un sector poligonal. Volumul unui sector sferic.

Geometria descriptivă. Diferite sisteme de proiecțiune. Proiecțiune cilindrică, conică. Proiecțiunea diedrică ortogonală.

Punctul. Epura punctului în diferite poziții.

Dreapta. Epura liniei drepte. Urmele dreptei. Diferite poziții ale dreptei în raport cu planele de proiecție.

Poziții relative a două drepte: concurente, paralele.

Planul. Epura planului. Urmele planului. Diferite poziții ale planului în raport cu planurile de proiecție.

Drepte cu poziții particulare într'un plan.

Paralelism. Planuri paralele. Să se ducă printr'un punct un plan paralel cu un plan dat.

Perpendicularitate. Să se ducă printr'un punct dat o dreaptă perpendiculară pe un plan dat. Să se ducă printr'un punct dat un plan perpendicular pe o dreaptă dată.

Cele trei metode generale ale geometriei descriptive. Schimbări de plane, rotații, rabateri.

Schimbări de plane de proiecție, pentru punct, dreaptă, plan.

Rotația punctului, dreptei, planului în jurul unei axe verticale sau de capăt.

Rabaterrea unui plan vertical sau a unui plan de capăt pe unul din planele de proiecție. Rabaterrea unui plan împrejurul uneia din urmele sale, cu ajutorul unei linii de pantă, unei frontale sau orizontale. Rabaterrea unui plan împrejurul unei orizontale. Rabaterrea unui plan de profil.

Intersecții. Intersecția a două plane (diferite cazuri). Intersecția unei drepte cu un plan. Intersecția a trei plane.

Distanțe. Distanța între două puncte, a unui punct la o dreaptă, a două drepte paralele, a unui punct, la un plan, a două plane paralele.

Unghiuri. Unghiuri a două drepte. Unghiul unei drepte cu un plan oarecare, cu un plan de proiecție. Unghiul a două plane, unghiul unui plan de proiecție.

Mecanica elementară

Statica.— *Forțe.* Măsura și reprezentarea forțelor. Greutatea unui corp. Balanța și dinamometrul. Unități de măsură.

Compunerea forțelor concurente. Legăturile metrice dintre rezultantă și compunătoare.

Momentul unei forțe în raport cu un punct, în raport cu o axă. Teorema lui Varignon.

Forțe paralele: Compunerea și descompunerea lor. Centrul forțelor paralele. Centre de greutate. Centre de greutate ale corpurilor omogene, care au un plan, o axă sau un centru de simetrie. Centre de greutate ale liniilor omogene: segment de dreaptă, linie poligonală regulată. Centre de greutate ale ariilor: triunghi, trapez, patrulater oarecare, poligon. Centre de greutate ale volumelor: paralelipiped, prismă triunghiulară oarecare, tetraedru, piramidă oarecare: con, cilindră.

Cuple: proprietăți. Compunerea cuplelor.

Sisteme de forțe oarecare aplicate unui corp solid. Compunerea, descompunerea și deplasarea forțelor. Rezultanta generală și cuplu rezultatant sisteme echivalente de forțe.

Condițiile de echilibru ale unui punct material, ale unui corp solid liber, ale unui corp mobil în jurul unui punct fix, unei axe fixe, dealungul unui plan fix.

Mașini simple. Pîrghia. Scripetele fix și mobil. Virtejul și macaraua, roata cu pene. Planul înclinat, pana pentru despicat lemne.

Elemente de cinematică și dinamică.— *Mișcarea rectilinie:* Uniformă uniformă variată. Viteză, viteză mijlocie, accelerație.

Mișcarea circulară. Viteză, viteză unghiulară. Unități de măsură.

Mișcarea unui corp solid. Mișcarea de translație, mișcarea de rotație uniformă.

Mișcarea relativă. Compunerea a două mișcări de translație, a două rotații paralele.

Transformarea mișcărilor. Scripete, angrenaje, curele. Biela cu manivelă, excentricul.

Dinamica punctului. Noțiunea de masă. Accelerația gravitației. Legile căderii corpurilor. Mașina lui Atwood.

Travaliu. Definiția travaliului în cazul unei forțe constante și a unei deplasări rectilinii.

Unități de măsură tehnice și C. G. S.: Kilogramforță, kilogrammetru, cal-vapor: gram-masă, dynă, erg, Joule, Watt. Trecerea dela un sistem a altul.

Algebra.

Expresiuni algebrice. Cantități pozitive și negative. Cele patru operațiuni. Restul diviziunii unui polinom cu $(x-a)$; consecințe. Frațiuni algebrice. Omogenitatea formulelor.

Ecuatii de gradul I cu una și mai multe necunoscute. Discuția soluțiunilor. Cazurile de imposibilitate și nedeterminare. Interpretarea valorilor negative. Inegalități de gradul I. Operațiuni asupra puterilor și asupra radicalilor. Exponenți negativi și fractionari.

Ecuatii de gradul II. Discuțiunea rădăcinilor. Relații între coeficienți și rădăcinile ecuațiunii, cazul cînd coeficientul lui x tinde către zero.

Descompunerea trinomului într'un produs de doi factori. Inegalități de gradul al II-lea. Ecuatii bipătrate, reciproce.

Definiția unei funcții de o variabilă, reprezentarea geometrică. Variația unei funcțiuni definite printr'un polinom de gradul al II-lea sau printr'o funcțiune de asemenea polinoame. Maxima și minima.

Progresii prin diferență și cit. Logaritmi. Dobînda compusă. Anuități.

Aranjamente permutări, combinări. Binomul lui Newton. Puterea unui polinom.

Principii de teoria determinantilor. Rezolvarea unui sistem de n ecuații de gradul I cu n necunoscute, omogene sau neomogene. Condiția de compatibilitate a unui sistem de n ecuații cu n necunoscute. Soluți

comune la un sistem de două ecuații de grade oarecare, în particular, când ecuațiile sunt de gradul al II-lea. Eliminarea unei necunoscute între două ecuații.

Serii convergente și divergente. Condiții de convergență. Cantități in-comensurabile. Seria e . Limita $(1 + \frac{n}{l})^m$, când n tinde către infinit.

Funcțiunea exponențială, continuitatea ei. Definiția logaritmulor prin exponențiale. Identitatea celor două definițiuni ale logaritmulor. Schimbarea bazei unui sistem de logaritmi.

Derivate. Derivata unei sume, unui produs, unei puteri, unui cît. Derivata unei funcțiuni de funcțiuni și a unei funcțiuni compuse.

Derivata funcțiunei exponențiale și a funcțiunei logaritmice. Derivatele funcțiunilor circulare directe și inverse. Studiul variațiunei unei funcțiuni cu ajutorul derivatei.

Cantități complexe, reprezentarea geometrică. Cele patru operațiuni dezvoltarea binomului $(a + b\sqrt{-1})^m$.

Teoria ecuațiunilor. Dezvoltarea lui $f(x+h)$ după puterile crescătoare ale lui x , $f(x)$ fiind un polinom. Relațiuni între coeficienți și rădăcini. Rădăcini multiple.

Ecuații cu coeficienți reali. Proprietăți de continuitate. Teoreme relative la numărul rădăcinilor reale cuprinse între două numere date. Rădăcinile imaginare sunt conjugate.

Divizorii unui polinom. Cel mai mare comun divizor a două polinoame. Calculul rădăcinilor egale. Transformarea ecuațiilor.

Rezolvarea practică a ecuațiilor cu coeficienți numerici. Limitele rădăcinilor. Teorema lui Descartes. Teorema lui Rolle. Rădăcini raționale întregi și rădăcini fracționare. Calculul aproximativ al rădăcinilor fracționale, metoda lui Newton și a părților proporționale.

Ecuații transcendente.

Trigonometria

Funcțiunile circulare directe și inverse. Relațiuni între liniile trigonometrice ale aceluiaș arc. Expresiunea unei linii trigonometrice în funcțiune de o altă linie trigonometrică oarecare.

Variația liniilor trigonometrice.

Adunarea arcelor. Multiplicarea și diviziunea arcelor. Transformarea formulelor în altele calculabile prin logaritmi. Evaluarea liniilor trigonometrice pentru câteva arce. Principii cari servesc la întocmirea tabelor trigonometrice; uzul tabelor.

Identități, ecuații trigonometrice.

Proprietățile triunghiurilor dreptunghice și oarecare. Expresiuni diferite ale suprafeței unui triunghi. Rezolvarea triunghiurilor.

Probleme practice. Distanțe la puncte inaccesibile, măsurarea înălțimilor, problema hărții.

Introducerea expresiunilor imaginare. Modul, argument. Generalizarea formulelor relative la înmulțirea și la diviziunea arcelor; formula lui Moivre. Aplicațiuni.

Geometria analitică.

Definițiunea coordonatelor. Coordonate rectilinii, polare. Reprezentarea liniilor prin ecuațiuni.

Linia dreaptă. Ecuația ei, semnificarea coeficienților. Probleme asupra liniilor drepte, unghiul a două drepte.

Cercul. Ecuația lui. Tangenta la cerc, probleme asupra tangentelor.

Elipsa, iperbola, parabola. Studiu acestor curbe pe ecuațiunile lor reduse. Focare, directoare, cerc director, excentricitate. Diametre, diametre conjugate, tangente.

Proiecția cercului: aria elipsei.

F i z i c a

Proprietăți generale și particulare ale corpurilor. Întindere. Nepermeabilitate. Compresibilitate. Divizibilitate. Coeziune. Diferite stări ale corpurilor.

Gravitatea.— Direcția și sensul gravității. Verticală. Plan orizontal. Greutatea unui corp. Centru de greutate.

Legile căderii corpurilor. Tubul lui Newton. Mașina lui Atwood. Plan înclinat.

Pendulul simplu. Pendulul compus. Alarea accelerației gravității cu ajutorul pendulului. Măsura timpului.

Balanța. Măsura maselor. Cântare. Balanța zecimală.

Corpuri lichide. Proprietățile generale ale lichidelor. Presiuni în interiorul unui lichid în echilibru. Presiuni de sus în jos, de jos în sus și laterale. Presiunile ce domnesc în jurul unui punct aflat în interiorul unui lichid în echilibru sunt egale. Suprafața liberă a lichidelor. Vase comunicațoare. Nivel cu bulă de aer și cu apă.

Principiul transmisiunii presiunilor sau principiul lui Pascal. Presa hydraulică.

Principiul lui Archimede. Consecințe. Corpuri plutitoare. Întindere. Densitate. Determinarea densităților corpurilor solide și lichide cu ajutorul balanței și aerometrelor. Densimetre. Alcoolometre.

Corpuri gazoase. Proprietăți generale ale gazelor. Elasticitate. Compresibilitate. Expansibilitate. Densitate. Vid.

Presiunile în gazele în echilibru. Forță elastică.

Atmosferă. Presiunea atmosferică. Experiența lui Torricelli. Barometre.

Principiul lui Archimede aplicat la gaze. Presiuni suferite de corpurile așezate în gaze. Aerostate.

Legea lui Boyle Mariotte sau legea compresibilității gazelor la temperatură constantă. Manometre.

Mașina pneumatică. Mașina de comprimat.

Curgerea lichidelor. Principiul lui Torricelli. Sifon. Fântâni arteziene.

Optica geometrică.— Corpuri luminoase și luminate. Corpuri transparente și opace. Propagarea luminii în linie dreaptă. Umbra și penumbra.

Reflexiunea luminei. Legile reflexiunii luminei. Difuziune. Oglinzi plane înclinate. Caleidoscop. Oglinzi sferice, concave și convexe. Centre. Axe. Focare. Formulele simple ale oglinzilor. Construcțiuni de imagini.

Refracțiunea luminei. Legile refracțiunii luminei. Indice de refracțiune. Unghiul limită. Refracțiune totală.

Miragiu.

Prisme. Dabla acțiune a prismelor; derivația luminei și dispersiunea luminei. Prisme cu reflexiunea totală.

Lentile convergente și divergente. Centre; axe, focare. Formula lentilelor. Relațiunea între mărimea imaginii și a obiectului, cu distanțele lor la lentile.

Dispersiunea luminei. Spectru. Recompunerea luminii. Culori complementare.

Proprietățile calorifice, luminoase și chimice ale spectrului. Stereoscop. Linii spectrale. Spectrul diferitelor lumini. Inversiunea bandelor spectrului. Analiza spectrală.

Aparate optice. Lupa. Microscopul, luneta astronomică, luneta terestră. Telescopul. Binoclu. Aparate de proiecțiune.

Ochiul: vederea și defectele ei. Ochelari.

Fotografie.

Acustica. Producțiunea sunetelor. Propagarea sunetului în diverse medii. Iuțea sunetelor în aer și în apă.

Reflexiunea sunetului. Ecou.

Calitățile sunetului. Înălțime. Determinarea înălțimii sunetului cu sirena și grafic. Intensitatea sunetului. Timbru. Explicarea timbrului.

Propagarea vibrațiunilor sonore în aer și în tuburi. Unde condensate și dilatate. Tuburi sonore, noduri și umflături. Legile tuburilor sonore. Vibrarea coardelor. Noduri și umflături la coarde.

Gama. Intervale muzicale.

C h i m i a

Chimia anorganică. - *Corpi simpli și compuși.* Amestec, combinațiune. Echivalenți, metoda pentru determinarea echivalenților.

Teoria atomică. - Legea proporțiilor definite, simple și multiple. Greutate atomică. Greutate moleculară. Legea lui Dulong și Petit. Legea lui Boyle-Mariotte. Legea lui Gay-Lussac (Dalton și Charles). Hipoteza lui Avogadro.

Noțiuni chimică. Valențele și variabilitatea lor. Determinarea formulelor moleculare. Metodele pentru determinarea greutăților moleculare.

Principiul conservării materiei și a energiei. Legile termo-chimice. Baze, acide, anhidride, săruri.

Clasificarea elementelor. Metale. Metaloides, Hidrogenul, Florul. Clorul, Bromul, Iodul, Oxigenul, Sulfur, Selenul, Telurul, Azotul, Fosforul, Arsenul, Antimoniul, Carbonul, Siliciul, Cositorul, Borul.

Combinațiunile importante ale acestor elemente cu H și O.

Extract din regulamentul școalei publicat în Monitorul Oficial No. 101 din 2 August 1906 și dispoziții explicative pentru concursul de admitere în anul preparator.

CAPITOLUL III

Admișiunea în școală

Art. 11. Admiterea elevilor în anul preparator al școalei se face prin concurs, ținut în fiecare an înaintea unei comisii, compusă din profesori ai școalei, desemnați de directorul ei.

Concursul se va face după programul de cunoștințe și conform condițiilor cerute pentru aceasta: el se va ține în București, în localul școalei, cu începere dela 25 Septembrie.

Art. 12. Pentru a fi admiși la concurs, candidații vor trebui să aibă vârsta de cel puțin 17 ani și cel mult 23 la data de 1 Ianuarie, care precede concursul și să posede diploma de bacalaureat sau certificatul de absolvire al învățământului secundar după cum unul sau altul din aceste două titluri ar fi cerut de legea instrucțiunii publice pentru valabila înscriere a candidatului la facultatea de științe.

Pentru dovedirea acestora, precum și a celorlalte condițiuni ce li se mai cer, fiecare candidat va trebui să prezinte:

a) Diploma de bacalaureat sau certificatul de absolvire al liceului echivalent cu bacalaureatul;

b) Actul de naștere;

c) Actul de vaccină;

d) Un certificat medical, constatînd că elevul este de o constituție sănătoasă;

e) Un certificat de bună purtare, dat de autoritățile locului unde domiciliază.

Art. 13. Tinerii cari doresc a fi prenumărați printre concurenți, vor trebui să adreseze direcțiunii școalei de poduri și șosele, cererea lor înscris, însoțite de actele respective. Aceste cereri vor fi primite în zilele lucrătoare la secretariatul școalei, cu începere din ziua publicațiunii concursului prin Monitor; lista înscrierilor se va încheia cu 2 zile înainte de ziua fixată pentru concurs, la amiază, de cînd nici o cerere nu va mai fi primită.

Orî ce cerere care nu va fi însoțită de actele de mai sus menționate aflate în regulă, va fi considerată ca neavenită și nu va fi lăsată în considerare.

Art. 14. Probele la cari vor fi supuși candidații dinaintea comisiei examinatoare vor fi de 2 feluri:

a) Proba scrisă, care avînd de bază programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere, va consta în probleme asupra materiilor din program;

b) Proba orală, care va consta dintr'un examen oral, asupra tuturor materiilor din acelaș program;

Notele acordate concurenților, vor fi exprimate prin numerele dela 0 pînă la 20.

Direcțiunea școalei are sarcina de a fixa dispozițiunile de detaliu pentru ținerea concursului.

Art. 15. După terminarea tuturor probelor și pe baza rezultatelor obținute, direcțiunea școalei va întocmi lista concurenților, pe cari îi va declara admisibili și o va supune la aprobarea ministerului lucrărilor publice, care va decide în mod definitiv asupra admiterii.

Dispoziții explicative

Adaus la art. 14. Pentru algebră, geometrie, mecanică, geometrie analitică și trigonometria, candidații vor fi supuși la o probă scrisă și o probă orală; pentru fizică și chimie numai la o probă orală.

Proba scrisă va consista în special:

Pentru geometrie dintr'o lucrare la care se va propune o problemă teoretică de geometrie elementară și o epură;

Pentru mecanică dintr'o lucrare în care se va propune o problemă practică cu aplicațiuni numerice;

Pentru trigonometrie dintr'o lucrare care va conține și un calcul trigonometric cu logaritmi.

În stabilirea mediilor, geometria analitică, fizica și chimia vor intra cu coeficientul $\frac{1}{3}$.

Adaus la art. 15. Direcțiunea școalei, în urma rezultatului dat de proba scrisă; poate elimina pe acei dintre concurenți cari se vor găsi că nu sunt îndestul de bine pregătiți.

Dispoziție tranzitorie

Pentru anul acesta 1913, candidații sunt dispensați de proba de fizică și chimie, care nu se va cere decît în anul următor 1914, cînd se va pune în aplicare programul de mai sus în totalitatea lui.

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate :

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice sub No. 8.470.

Avînd în vedere jurnalul consiliului de miniștrii No. 712 din 21 Martie 1913,

Am decretat și decretăm :

Art. 1. Se aprobă de Noi regulamentul pentru serviciul automobilelor Statului, județelor și comunelor după cum urmează :

***Regulament pentru serviciul automobilelor Statului,
Județelor și Comunelor.***

CAPITOLUL I

Administrarea automobilelor.

Art. 1. Toate automobilele Statului, județelor și comunelor, sunt puse sub autoritatea și supravegherea ministerului lucrărilor publice în condițiunile arătate mai jos.

Art. 2. Ministerul lucrărilor publice, atât în numele său propriu sau ca delegat a celorlalte ministere sau autorități, va exercita aceste drepturi printr'un serviciu special.

Art. 3. Comenzile pentru cumpărarea automobilelor Statului, județelor și comunelor se vor face de serviciul automobilelor în conformitate cu programul întocmit de fiecare autoritate.

Programul pentru ministerul lucrărilor publice și serviciile tehnice județene se va întocmi de serviciul automobilelor ministerului lucrărilor publice.

Art. 4. Reparațiile de orice natură, cumpărările materialelor, vânzarea automobilelor scoase din serviciu, etc., se vor face de ministerul lucrărilor publice în contul fiecărei autorități.

Nici o reparație nu se va putea face decît în urma întocmirii unui deviz aprobat de serviciul automobilelor.

Constatarea reparațiilor se va face de un delegat al ministerului lucrărilor publice.

Art. 5. Nici un mandat de plată pentru cumpărarea, reparația sau furnituri necesare automobilelor nu se va achita de administrațiunile financiare ale Statului, județelor sau ale comunelor, decît dacă este însoțit de aprobarea de plată a serviciului de automobile prevăzut la art. 2.

Art. 6. Ministerele cari ar poseda ateliere de reparații speciale, vor putea executa reparațiile automobilelor în aceste ateliere, luîndu-se avizul favorabil al serviciului prevăzut la art. 2.

Art. 7. Fiecare minister sau autoritate, avînd automobile, va prevede în bugetul său o sumă destinată pentru plata personalului prevăzut la art. 2.

CAPITOLUL II

Întrebuințarea automobilelor.

Art. 8. Un regulament, special pentru fiecare autoritate, întocmit de o comisiune în care va fi reprezentat serviciul automobilelor prevăzut la art. 2, va stabili condițiunile de întrebuințare a automobilelor de cei în drept. Aplicarea acestor regulamente se încredințează serviciului automobilelor prevăzut la art. 2.

Ministerul lucrărilor publice va stabili printr'un regulament întrebuințarea automobilelor acestui minister și a serviciilor tehnice județene sau alte servicii pendinte de minister.

Art. 9. Automobilele vor purta la spate în mod foarte aparent, numele serviciului sau autorității cărei aparține. Ele nu se vor putea întrebuința decît de cei în drept și în interes de serviciu.

Nu se vor aplica dispozițiunile acestui articol automobilelor d-lor miniștrii, prefecților de poliție și poliției de siguranță.

Art. 10. Automobilele nu vor putea fi conduse decît de șoferi titulari și numai în modul excepțional de alte persoane. cari, în acest caz, vor avea dreptul recunoscut de a conduce și vor fi autorizate în scris de autoritatea superioară de cari depind automobilele.

Aceste persoane nu vor putea fi decît dintre acele cari au dreptul de a se servi în interes de serviciu de automobilul pe care-l conduc.

Art. 11. În cazul cînd automobilul, fiind condus de o persoană neautorizată în conformitate cu dispozițiunile art. 10, se vor produce stricăciuni sau accidente de orice natură, persoana care a permis această derogare la dispozițiunile art. 10, va fi și dînsa solidar răspunzătoare de urmările civile și penale ale accidentelor sau pagubelor constatate.

În afară de acestea, ministerul lucrărilor publice sau autoritățile competente, vor putea pedepsi disciplinar pe acei cari, fără drept, au încredințat automobilul unor conducători neautorizați prin dispozițiunile acestui regulament.

Art. 12. Autoritățile cari neavînd automobile ar dori să se servească de automobilele unei alte autorități și vor obține învoirea acesteia, vor plăti o redevență care se va stabili între părți.

Aceste redevențe vor prezenta numai uzura automobilului și cheltuelile pentru drumul făcut.

Art. 13. Dispozițiunile din regulamentul sancționat prin decretul regal No. 920 din 20 Februarie 1913, cari sunt contrarii regulamentului de față, sunt și rămân abrogate.

Art. II. Ministrul Nostru secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestui decret.

Dat în București, la 23 Martie 1913.

CAROL

Ministrul lucrărilor publice.

Al. Bădărău.

No. 1.299.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere procesul-verbal No. 12 al consiliului comunei rurale Adjudul-Vechi, din județul Putna, în ședința extraordinară dela 6 Maiu 1912, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală drumul ce leagă cătunul Insurăței cu comuna rurală Adjudul-Vechi și care trece pe proprietatea locuitorilor Vasile I. Secară, Nicolae Ene și Ioan Stoica.

Lungimea acestei șosele este de 154 m.

Data la 16 Martie 1913.

No. 7.592.

Ministru, Al. Bădărău.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere procesul-verbal No. 1 al consiliului comunei Belcești, din județul Iași, în ședința extraordinară dela 4 Martie 1912, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală drumul ce leagă satul Belcești cu gara Belcești și care începe din șoseaua vicinală Podul-Iloaei-Hirlău, mergînd prin satul Belcești pînă în gara Belcești.

Lungimea acestei șosele este de 819,60 metri.

Data la 3 Aprilie 1913.

No. 9.624.

Ministru, Al. Bădărău.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Februarie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912 913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	Februarie	3474	2.213.382	48.737	3.457.740	5.719.859	Aprilie	6.445.614	6.351.220	8.649.397
1911 912		3491	2.626.923	63.109	5.325.040	8.015.072	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3549	2.314.502	51.589	4.508.661	6.874.743	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910 911	Luna Februarie din anul 1912 913 pre- zintă o diferență de:		+ 101.120	- 2.843	+ 1050921	+ 1.154.884	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911 912			- 312.421	+ 11.529	- 816.379	- 1.140.329	August	10.104.149	10.608.957	10.961.501
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Februarie										
1910 911	Dela 1 Aprilie pînă la 28 Februarie		30.416.183	955.662	54.236.006	85.607.851	Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.905
1911 912			35.023.134	1.100.276	61.275.816	97.399.226	Octombrie	9.130.286	9.689.424	9.581.307
1912 913			36.757.141	1.192.503	59.359.213	97.308.857	Noembrie	8.921.277	10.051.228	8.319.999
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 28 Februarie 1912 913 prezintă o diferență de:		+ 6340958	+ 236.841	+ 5123207	+ 11.701.006	Decembrie	7.514.881	8.844.717	8.191.465
1911 912			+ 1734007	+ 92.227	- 1916603	- 90.369	Ianuarie	6.353.406	7.230.298	7.132.724
							Februarie	5.719.859	8.015.072	6.874.743
							Martie			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3.075 din 10 Aprilie 1913, D. Ribaroff Petre, actual inginer asistent la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate și avînd în corpul tehnic, gradul de inginer stagiar dela 1909 Martie 1, se promovează la gradul de inginer-ordinar clasa III, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, d-sa îndeplinind condițiunile cerute de art. 8 din legea pentru organizarea sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 3.173 din 18 Aprilie 1913, se înaintează în grad pe ziua de 16 Aprilie 1913, următori domni conducători, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE CONDUCTOR PRINCIPAL CLASA II

Grobnic Nicolae, în serviciul de poduri și șosele din județul Roman, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1 ;

Altinovici Constantin, în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de conductor clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Popescu George N., în serviciul de poduri și șosele din județul Muscel, avînd gradul de conductor clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

Enghel Andrei, în serviciul de poduri și șosele din județul Putna, avînd gradul de conductor clasa I dela 1906, Maiu 10 ;

Nicolescu Constantin, în serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, avînd gradul de conductor clasa I dela 1902, Aprilie 1 ;

Zaharia Vasile, în serviciul tehnic al comunei Turnu-Severin, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

Ghionea Petre S., în serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Rachieru Teodoru, în serviciul de poduri și șosele din județul Tutova, avînd gradul de conductor clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

Crăciunescu Anton, în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa I dela 1894, Ianuarie 1 ;

Sencovici George, în serviciul de poduri și șosele din județul Dolj, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

Stanciu Gabriel, în serviciul de poduri și șosele din județul Prahova, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10 ;

Haraga Vasile, în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA I

(Urmare la decretul No. 2.754 din 3 Aprilie 1913)

Al doilea rînd la vechime

Verbiceanu Constantin, în serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, avînd gradul de conductor clasa II dela 1905, Maiu 10.

Al doilea rînd la alegere

a) Cornea Ion, în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10 ;

b) Antoniu Vasile, în serviciul de poduri și șosele din județul Prahova, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10 ;

Al treilea rînd la vechime

Sbera Nicolae conductor desenator la căile ferate, avînd gradul de conductor clasa II dela 1904, Aprilie 1 ;

Al treilea rînd la alegere

a) Florea Constantin A., în serviciul de poduri și șosele din județul Tecuci, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10 ;

b) Marțian Corneliu. în serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA II

(Urmare la acelaș decret)

Al doilea rînd la alegere

Ștefan Bogdan P., în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, avînd gradul de conductor clasa III dela 1909, Iulie 16.

Al doilea rînd la vechime

Manolescu Alexandru I., în serviciul de poduri și șosele din județul Gorj, avînd gradul de conductor clasa III dela 1906, Aprilie 24.

Al treilea rînd la alegere

Bălașa Vasile N., în serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți, avînd gradul de conductor clasa III dela 1909, Iulie 16.

In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tecnic superior

Prin decretul regal No. 2.799 din 4 Aprilie 1913, D. Duiliu Marcu, se confirmă în postul de arhitect ce ocupă actualmente în serviciul de arhitectură din minister, retribuit cu 600 lei lunar, conform prevederilor bugetului pe exercițiul 1913 -- 1914.

Prin decretul regal No. 2.798 din 4 Aprilie 1913, D. Marcel Lebel, arhitect în serviciul de poduri și șosele, al cărui post s'a suprimat din bugetul pe exercițiul 1913 -- 1914, se trece pe ziua de 1 Aprilie 1913, în postul de arhitect-ajutor prevăzut în buget, la serviciul de arhitectură din minister, cu salariul lunar de 300 lei, care i se va plăti din creditul de 6.525.000 lei.

Prin decretul regal No. 3.074 din 10 Aprilie 1913, D. Moscu Virgiliu se confirmă, pe ziua de 1 Aprilie 1913, în postul de avocat la serviciul contencios al ministerului, retribuit cu 500 lei lunar, conform prevederilor bugetului pe exercițiul 1913 1914.

In învățămînt.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunei școalei naționale de poduri și șosele sub No. 330 din a. c.,

Decidem :

Art. I. D. inginer Stinghe Bujor N., se numește pe ziua de 1 Aprilie 1913, în postul de asistent pentru lucrările de desen la școala națională de poduri și șosele, post creat din nou prin bugetul pe exercițiul 1913—1914.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 30 Aprilie 1913.

No. 12.009.

Ministru, **Al. Bădărașu.**

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 3.174 din 18 Aprilie 1913, D. Alexandru N. Culianu, doctor în medicină dela Paris, se numește pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, în postul de medic la serviciul maritim, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, post creat din nou prin bugetul exercițiului 1913—1914 și retribuit cu 400 lei lunar.

In administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 3.431 din 30 Aprilie 1913, d. inginer inspector general clasa II Caracostea George, actual subdirector de serviciu clasa II la serviciul comercial din administrațiunea căilor ferate și d. inginer-șef clasa I Răileanu Constantin, actual șef de divizie la serviciul construcțiuni și consolidări podurilor din aceeaș administrațiune, sunt înaintați, cel dintîi în postul de subdirector de serviciu clasa I, pe ziua de 1 Aprilie stil nou 1913, și cel de al doilea în postul de subdirector de serviciu pe ziua de 1/14 Mai 1913.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiuni generale a căilor ferate sub No. 54.223 B. din a. c.

Decidem :

Art. I. D. Mendelsohn Alexandru, absolvent al școalei de poduri și șosele din Paris, se numește provlzoriu pe ziua de 16 Maiu stil nou 1913, în postul de sub-șef de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 30 Aprilie 1913.

No. 12.017.

Ministru, **Al. Bădărău**

LEGI SI REGULAMENTE.

Prin decretul regal No. 2.793 din 4 Aprilie 1913. se aprobă a se percepe încă pe timp de un an, pentru trecerea pe podul de lemn de peste riul Siret, în dreptul comunei Lespezile, județul Suceava, aceleași taxe cari au fost încuviințate prin decretul No. 1,932 dela 27 Martie 1912.

B U G E T E

Prin decretul regal No. 2.648 din 2 Aprilie 1913, Bugetul căiei ferate județene Buzău-Nehoiși pe exercițiul 1913—1914 se aprobă astfel cum a fost votat de consiliul general și cu următoarele modificări :

La venituri

Redacția art. 3, de sub cap. I se modifică astfel : «Sumă cuvenită din taxa pe decalitrul și brevet» ;

Lei 53.000 se adaugă la cap. II, art. 6, modificându-i-se și redacția astfel : «Excedentul exercițiului 1911—1912».

La Cheltuieli

Lei 22.249, bani 70, întreaga alocație de la cap. I, art. 2, se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează :

Lei 75.249, bani 70 se adaugă la cap. III, art. 5, fost 6 «Fond pentru deschidere de credite».

Cu aceste modificări bugetul va cuprinde :

Atît la venituri cît și la cheltuieli 155,381 lei, 67 bani.

Prin decretul regal No. 2.649 din 2 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale căiei ferate județene Ploiești Văleni-de-Munte, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Lei 20.000 se reduc dela cap. I, art. 1, «Transportul călătorilor»;

Lei 1.000 idem, art. 2, «Transportul bagajelor»;

Lei 2.000 idem cap. II, art. 3, «Mărfuri de mare iuțeală»;

Lei 55.000 idem, idem, art. 4, «Mărfuri de mică iuțeală»;

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 8.000 se adaogă la cap. I, art. 2, modificându-i-se și redacția astfel: «Jumătatea din anuitatea împrumutului pentru prelungirea liniei pe distanța Valeni-Homoriciu»;

Lei 13.200 se reduc dela cap. II, § 1, art. 3, prin introducerea în statul No. 1 a următoarelor modificări: se scade la 600 în loc de 750 lei lunar salariul inginerului director al liniei; se suprimă posturile de: controlor administrativ însărcinat cu recepția și controlul materialelor și cu partea comercială, retribuit cu 300 lei lunar, ale celor 4 dactilografe, retribuite cu câte 75 lei lunar, și ale celor doi avocați, retribuiți cu 200 și 150 lei lunar;

În statul No. 2, în loc de: un inginer conductor să se prevadă: un conductor cu salariul de 300 și diurnă 120 lei lunar;

Lei 4.000 se reduc dela cap. III, art. 14, «Poduri și podețe, rămânând alocația acestui articol de 4.000 lei;

Art. 45, 46 și 47 de sub cap. VII, cu alocația totală dn 36.000 lei, se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare:

Art. 49 de sub cap. IX, alocație la bugetul ordinar de zecimi pe exercițiul 1913—1914, cu alocația 20.000 lei, se suprimă modificându-se și numărul de ordine al capitolului și articolului ce urmează;

Lei 12.800 se reduc dela cap. IX, fost X, art. 46 fost 50, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar

Această parte a bugetului să se întocmească astfel.

La cap. I să se înscrie:

Lei 30.000 sub art. 1, cu redacțiunea: «Mărirea localului stațiunii Ploești-Nord și ale stațiunilor Scăeni și Măgurele»;

Lei 14.000 sub art. 2, cu redacțiunea: «Pentru completarea liniei și a lucrărilor de artă»;

Lei 16.000 sub art. 3, cu redacțiunea: «O magazie de mărfuri în stația Măgurele și un pod-bască»;

Lei 10.000 sub art. 4, cu redacțiunea : «Două linii de garaj în stația Ploești-Nord» ;

Lei 13.055 bani 80 sub art. 5, cu redacțiunea : «Exproprieri pentru facerea unui depou și atelier și executarea lor» ;

Lei 82.557, bani 52 sub art. 6, cu redacțiunea : «Pentru cum-părare de vagoane».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 642.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 165.613, bani 32.

Prin decretul regal No. 2.805 din 5 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Vaslui, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1 art. 12 : «Material pentru întreținerea și construcțiunea șoselelor județene», se ia și se adaogă la articolul următor : «Material pentru întreținerea și construcțiunea șoselelor vicinale și comunale», a cărui alocație va deveni lei 52.000, iar numărul de ordine 12 în loc de 13» ;

Lei 1.000 idem, idem, art. 14 : «Întreținerea și repararea podurilor pe șoselele județene», se ia și se adaogă la articolul următor : «Întreținerea și repararea podurilor pe șoselele vicinale și comunale», a cărui alocație va deveni de lei 10.000, iar numărul de ordine 13 în loc de 15 ;

Redacțiunea art. 18, fost 20, se modifică astfel : «Pentru întreținerea cailor și trăsuri serviciului tehnic județean, pentru inspectarea șoselelor de către acest serviciu».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 200.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 63.049, bani 22.

Prin decretul regal No. 2.806 din 5 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Vâlcea, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum a fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacția art. 3, de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : Suma cuvenită din taxele pe decalitră și brevet.

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 2.400 se reduc dela cap. I, § 1, art. 2, înscriindu-se în statul A numai un singur mecanic pentru automobilul serviciului tehnic județean, cu salariul de 200 lei lunar ;

Lei 300 se înscrie la cap. II, sub un nou articol cu No. 15 și cu redacțiunea : «Sumă ce urmează a se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecțiune a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 2.000 se adaugă la cap. IV, art. 19, fost 18, «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 196.835.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 10.482, bani 51.

Prin decretul regal No. 2.807 din 5 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Fălciu, pe exercițiul 1913 — 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitră și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 19 de sub cap. II, se modifică astfel : Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic al județului și asigurarea lui ;

Lei 250 se înscrie la acelaș capitol sub un nou articol cu No. 20 și cu redacția : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 250 se reduc de la cap. IV, art. 24, fost 23 : Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar

Redacția art. 2 de sub cap. I, se modifică astfel : «Construcții de șosele județene, vicinale și comunale; terasamente și împietruiri».

Redacția art. 3. idem, idem : «Facerea unui grajd, remiză pentru trăsură și a unei magazii pentru unelte la locuința conducătorului secției Băsești».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 212.680, bani 70.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 90.636, bani 45.

Prin decretul regal No. 2.808 din 5 Aprilie 1913. bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Romanati, pe exercițiul 1913 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificari :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Sumă cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 600 se reduc dela cap. II, § 1, art. 3, suprimîndu-se în statul No. 1 postul de cantonier grădinar cu 660 lei anual ;

Lei 2.000, idem, idem, § 2. art. 4 : «Cheltuieli de cancelarie etc» ;

Lei 1.500, idem, idem, idem, art. 6 : «Intreținerea și repararea localului serviciului tehnic etc» ;

Lei 1.800 se reduc dela cap. II, § 2, art. 7, «Publicațiuni pentru lucrările drumurilor» ;

Lei 1.000, idem, idem, idem, art. 8, «Cheltuieli pentru studii, cheltuieli mărunte» ;

Lei 1.200, idem, idem, idem, art. 9, «Încălzit și iluminat».

Lei 700 idem, cap. III, art. 16, «Asigurarea contra incendiului etc.»;

Lei 300 se adaugă la acelaș capitol sub un nou articol cu No. 18 și cu redacțiunea: «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor, modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează;

Lei 8.560 idem, cap. V, art. 21 fost 20, «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare»,

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde:

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 525.800.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 126.699, bani 45.

Prin decretul regal No. 2.809 din 5 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Neamțu, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări:

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel: «Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 5.000 se adaugă la cap. II, art. 10, «Pentru întreținerea șoselelor județene etc.»;

Lei 5.800, idem, idem, art. 12, «Pentru construcțiunea, întreținerea și repararea podurilor, podețelor, etc., al șoselei județene, etc.»;

Lei 5.000 se reduc dela acelaș capitol, art. 13, «Idem la șoselele vicinale și comunale»;

Lei 2.000 se reduc dela acelaș capitol, art. 15, «Pentru construcțiunea, întreținerea și repararea cantoanelor de pe șoselele județene»;

Lei 2.000 idem dela art. 17, modificându-i-se și redacția astfel: «Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic, cu accesoriile lui»;

Lei 1.800 idem dela art. 18, înlocuindu-se și redacția cu cea

următoare : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 226.946, bani 60.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 802, bani 23.

Prin decretul regal No. 2.810 din 5 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Muscel, pe exercițiul 1913 -1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. I de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Două zecimi asupra impozitelor funciare și de patentă, precum și suma cuvenită diu taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 1.080 se adaogă la cap. II, § 1, art. 6, punctul *b*, adăogîndu-se în statul B un post de meșter dulgher cu 90 lei lunar ;

Redacțiunea art. 19 de sub. cap. III se modifică astfel : «Întreținerea automobilului serviciului tehnic, coprins benzină etc.» ;

Lei 200 se adaogă la acelaș capitol, sub un nou articol cu No. 20 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 1.280 se reduc dela cap. V, art. 25, fost 24, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Bugetul extraordinar se suprimă atît la venituri cît și la cheltueli.

Cu aceste modificări, bugetul ordinar va cuprinde :

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 136,462.

Prin decretul regal No. 2.984 din 8 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Iași, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3, de sub capitol I, § I, se modifică astfel :
«Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 14, de sub cap. II, § 3, se modifică astfel :
«Întreținerea automobilului serviciului tehnic județean» ;

Lei 300, se înscrie la acelaș capitol și paragraf, sub un nou articol, cu No. 15 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice, pentru personalul de inspectare a automobilelor», modificînduse și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 10.000, se adaugă la cap. III, art. 18, devenit 19, «Fond pentru construirea și repararea podurilor etc.».

Lei 10.300, se reduc dela cap. V, art. 28, devenit 29, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 407.000.

Bugetul extraordinar

La venituri	Lei 130.402, bani 28.
» cheltueli	» 122.000, » 00.
Cu un excedent de	Lei 8.402, bani 28.

Prin decretul regal No. 3.014 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Argeș, pe exercițiul 1913 — 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel :
«Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet» ;

La cheltuelile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 14 de sub cap. I, § 2, se modifică astfel :
«Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic județean» ;

Lei 250 se înscrie la acelaș capitol și paragraf, sub un nou articol cu No. 15 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția mi-

nisterului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 250 se reduc dela cap. V, art. 25, fost 24, «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare.

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 16.000, întreaga alocație dela cap. I, art. 2, «Pentru plata automobilului N. A. G. etc.» se ia și se adaugă la art. 1, «Pentru construcțiuni și reconstrucțiuni de poduri etc.», a cărui alocație va deveni de lei 65.599.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 224.631, bani 85.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 65.599.

Prin decretul regal No. 3.015 din 10 Aprilie 1913, Bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Brăila, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3, de sub cap. I, § I, se modifică astfel :
«Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 2.340 se reduc dela cap. II, § I, art. 3, reducîndu-se în statul No. 1, cu cîte 5 lei lunar, salariile celor 5 picheri de la serviciul tehnic ;

În acelaș stat se va specifica că mecanicul cu salariul lunar de 250 lei și diurna de 30 lei este pentru automobilul serviciului tehnic ;

Redacțiunea art. 9, de sub cap. II, § II, se modifică astfel :

«Combustibil, unsori, accesorii, etc., pentru 3 compresoare și pentru automobilul serviciului tehnic județean ;

Lei 300 se înscrie la cap. II, § II, sub un nou articol cu No. 10 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucră-

rilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

În redacțiunea art. 20, devenit 21, se va înlocui cuvîntul : «automobilelor» cu cuvintele : «automobilului serviciului tehnic județean» :

Lei 2.040 se adaugă la cap. VII, art. 27, devenit 29, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

La venituri	Lei 640.000
» cheltueli	» 636.376
Cu un excedent de	lei 3.624

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 318.000.

Prin decretul regal No. 3.016 din 10 Aprilie 1913, Bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Buzău, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § I, se modifică astfel :
«Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 8.265, întreaga alocație dela cap. I, § 1, art. 2. «Anuitatea împrumutului de lei 130.000, tec.», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 250 se înscrie la cap. II, § I, sub un nou articol cu No. 14 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor» ;

Lei 8.015 se adaugă la cap. V, art. 26, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări, bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 324.440

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 225.671, bani 99.

Prin decretul regal No, 30.17 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Covurlui, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3, de sub cap. I, § I, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

În statul A se specifică că șoferul și ajutorul său sunt pentru automobilul serviciului tehnic județean.

Redacțiunea art. 21 de sub cap. III se modifică astfel : «Întreținerea automobilului serviciului tehnic județean»;

Lei 300 se înscrie sub un nou art. 23, cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 300 se reduc dela cap. IV, art. 26, devenit 27 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar.

La venituri	Lei 291.100
La cheltueli	» 291.000
Cu un excedent de	Lei 100

Bugetul extraordinar.

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 196.502, bani 9.

Prin decretul regal No. 3.018 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Dolj, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap I, § I se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 500 se înscrie la cap. III, sub un nou art. cu No. 24 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție al automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 500 se reduc de la cap. V, art. 29, fost 28, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 1.261.455, bani 52.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 167.087, bani 89.

Prin decretul regal No. 3.019 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Dorohoi, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § I, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 20 de sub cap. V, se modifică astfel : «Repararea și întreținerea automobilului serviciului tehnic județean» ;

Lei 250 se înscrie sub un nou articol cu No. 23 și cu redacțiunea : «A se pune la dispozițiunea ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor» modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 250 se reduc dela cap. VI, art. 23 devenit 24 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 300.200.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 97.872, bani 74.

Prin decretul regal No. 3.020 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Gorj, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum a fost votat de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3, de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 1.601, bani 77, se înscrie la cap. I, § 1, sub un nou art. 1, cu redacțiunea : «Cuveniți antreprizei D. Sebescu din 1911 (ordinul No. 4.799/913), modificându-se și numărul de ordine al paragrafelor și articolelor următoare :

Lei 1.000 se adaugă la cap. II, art. 15 devenit 16, «Pentru întreținerea pepinierelor, etc.» ;

Lei 900 idem, idem, art. 16 devenit 17, «Pentru împrejmuirea terenului pe care s'a construit localul secției Novaciu» ;

Lei 250 se înscrie la acelaș cap., sub un art. cu No. 23 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor» ;

Lei 1.000 idem, idem, sub un nou art. cu No. 24 și cu redacțiunea : «Ajutor acordat de minister soției lucrătorului Gh. Badea, din comuna Gîrbovu, omorît de un mal în carieră», modificându-se astfel și numerele de ordine ale articolelor ce umează :

Lei 4.751, bani 77, se reduc dela cap. IV, art. 25 devenit 28, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 309.483, bani 94.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 197.252, bani 24.

Prin decretul regal No. 3.021 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Ialomița, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, paragraful 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 4.080 se reduc dela cap. II, paragraful 1, art. 4, înscriindu-se în statul B un singur mecanic și un singur ajutor mecanic la automobilul serviciului tehnic, retribuți cel dintâi cu 250 și cel dealdoilea cu 90 lei lunar ;

Lei 20.000, întreaga alocație dela cap. III, art. 22 : «Pentru cumpărarea unui automobil etc.», se suprimă modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează .

Redacția art. 23 devenit 22, se modifică astfel : «Pentru întreținerea și repararea automobilului serviciului tehnic» ;

Redacția art. 25 devenit 24, se modifică astfel : Asigurarea automobilului serviciului tehnic» ;

Lei 300 se înscrie sub un nou art. cu No. 25 și cu redacția : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor» ;

Lei 10.000, întreaga alocație dela cap. V, art. 30 : «Subvenția orașului Călărași etc.», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolului ce urmează ;

Lei 33.780, se adaugă la cap. VI, art. 31, devenit 30 : «Fond pentru deschiderea de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 645.300.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 324.786, bani 85.

Prin decretul regal No. 3.022 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Mehedinți, pe exercițiul 1913 - 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art 1 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel :

«Două zecimi asupra impozitului funciar și de patentă, precum și suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 15 de sub cap. II, § 1, se modifică astfel : «Întreținerea și repararea automobilului serviciului tehnic județean».

Lei 300 se înscrie la același cap. și §, sub un nou art. cu No. 17 și cu redacțiunea : «A se pune la dispozițiunea ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 300 se reduc dela cap. IV, art. 19 devenit 20, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 546.590.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 125.187, bani 78.

Prin decretul regal No. 3.023 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Prahova, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

La punctul 1 din statul A, se înscrie : «Un mecanic la automobilul serviciului tehnic județean», în loc de : Mecanic conducător la automobile ;

La punctul 2 din același stat, se înscrie : «Un mecanic ajutor la automobilul serviciului tehnic județean», în loc de : «Mecanic ajutor la automobile» ;

Lei 2.395 se reduc dela cap. I, § 1, art. 3, modificându-i-se și redacția astfel : «Plata datoriilor și furniturilor de automobil către casa Leonida & Comp., aprobate cu ordinul No. 22.494 și 24.905 din 1912 ;

Lei 8.000 se înscrie la același capitol, sub un nou art. 4, cu redacțiunea : «Plata cilindrului compresor cumpărat dela județul Te-cuci», modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare;

Lei 3.086, bani 50, întreaga alocație dela cap. II, § 2, art. 9, «Indemnizație de locuință a personalului administrativ și cameristului, precum și picherilor, se suprimă ;

Lei 1.000 se reduc dela același capitol și paragraf, art. 10, «Indemnizare pentru locuința serviciului central» ;

Lei 1.000, idem, idem, art. 12, «Completarea, întreținerea și repararea mobilierului etc.» ;

Lei 400, idem, idem, art. 15, «Iluminat și încălzit» ;

Redacțiunea art. 24 de sub cap. III, se modifică astfel : «Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic județean și cumpărarea furniturilor necesare automobilului» ;

Lei 400 se înscrie la același capitol și paragraf, sub un nou art. cu No. 25 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilului», modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

În redacția art. 27, fost 26, se înlocuește cuvîntul «perceptorilor» cu cuvîntul «Statului» ;

Lei 1.518, bani 50, se reduc dela cap. V, art. 29 fost 28, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare» ;

La veniturile bugetului extraordinar

Lei 200.000, întreaga alocație dela cap. I, § 4, art. 7, «Subvenție acordată de onor. ministerul lucrărilor publice. etc.», se suprimă.

La cheltuielile bugetului extraordinar

Alocația de 20.000 lei dela cap. I, art. 3, «Pentru alimentarea cu apă etc.», se ia și se adaugă la art. 2. «Pentru construcțiunea și întreținerea lucrărilor de artă etc.», devenind alocația acestui art. de lei 60.000 și modificînduse și numărul de ordine a articolelor ce urmează ;

Art. 5. «Întreținerea, repararea și construcțiunea de poduri etc.», cu alocația de 200.000 se suprimă.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 573.550.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 133.160, bani 53.

Prin decretul regal No. 3.024 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Rîmnicu-Sărat, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacția art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet.

La cheltuelile bugetului ordinar

În statul *a* să se specifice că conducătorul de automobil și ajutorul ce vor funcționa la automobilul serviciului tehnic județean;

Redacțiunea art. 22 de sub cap. III, se modifică astfel : «Întreținerea automobilului serviciului tehnic județean reducîndu-i-se și alocația la lei 11.000 din 15.000 lei» ;

Lei 250 se înscrie la același capitol sub un nou art. cu No. 25, și cu redacția : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 3.750 se adaugă dela cap. V, art. 27, devenit 28 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 307.200.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 180.800.

• Prin decretul regal No. 3.025 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Roman, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

În statul *a* se va specifica că atât mecanicul-conducător de automobil cât și ajutorul său vor fi pentru automobilul serviciului tehnic județean»;

Lei 2.500, se reduc dela cap. I, § 2, art. 11, modificându-i-se și redacțiunea astfel: «Cheltuieli pentru întreținerea și combustibilul automobilului serviciului tehnic județean»;

Lei 250, se înscrie la acelaș capitol și §, sub un nou art. cu No. 12 și cu redacțiunea: «A se pune la dispozițiunea ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare;

Lei 2.250, se adaugă la cap. IV, art. 24 fost 23, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde:

Bugetul ordinar

Atît la venituri cât și la cheltuieli lei 215.768.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cât și la cheltuieli lei 31.670, bani 75.

--

Prin decretul regal No. 3.026 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Suceava, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări:

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel: «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 6.120 se reduc dela cap. II, § 1, art. 4, reducîndu-se în statul No. 1 la 12 din 16 numărul șefilor-cantonieri clasa I, sporindu-se la 8 din 6 numărul șefilor-cantonieri clasa III, suprimîndu-se postul de impiegat pentru contabilitatea prestației și acela de conducător la automobil, și prevăzîndu-se un singur ajutor, în loc de doi, la automobilul serviciului tehnic.

Mecanicul prevăzut în același stat va fi pentru automobilul serviciului tehnic;

Lei 1.000 se reduc dela același capitol, § 2, art. 6 «Inființarea și repararea instrumentelor» ;

Lei 1.050, idem, idem, idem, art. 8 «Chirie pentru localurile serviciului tehnic etc.» ;

Lei 10.170 se adaogă la același capitol și paragraf, art. 15 «Pentru întreținerea șoselelor județene, etc.» ;

Lei 2.000 se reduc dela același capitol și paragraf, art. 19, «Pentru întreținerea și repararea automobilului serviciului tehnic» ;

Redacțiunea art. 21 se modifică astfel : Ajutor secretarului contabil al serviciului tehnic, care se varsă la Casa pensiilor, pentru eșirea sa la pensie» ;

Lei 250 se înscrie la același capitol și paragraf, sub un nou art. cu No. 22 și cu redacția : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 250 se reduc dela cap. V, art. 24, devenit 25, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 210.887, bani 78.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 46.395, bani 27.

Prin decretul regal No. 3.027 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Teleorman, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

În tabela lit. A anexată bugetului, redacțiunea punctului 3 se înlocuește cu cea următoare : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 9.240 se reduc dela cap. II, § 1, art. 3, suprimîndu-se în statul No. 1 posturile de : desenator, dactilografă și mecanic-șofer la automobilul prefecturi, iar în statul No. 2 indemnizarea a 22 picheri, în sumă totată de lei 2.640 ;

Lei 1.000 idem, idem, § 2, art. 4 «Cheltueli de cancelarie etc.»;

Lei 1.000 se reduc dela cap. II, § 2, art. 6, «Publicațiuni pentru lucrările drumurilor»;

Redacțiunea art. 19 de sub cap. III, se modifică astfel : Intreținerea și repararea automobilului serviciului tehnic al județului și asigurarea contra consecințelor răspunderii civile în caz de accidente»;

Lei 350 se înscrie la același capitol, sub un nou articol cu No. 20 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolului ce urmează ;

Lei 3.000 întreaga alocație dela cap. IV, art. 21, «Indemnizație perceptorilor fiscali, etc.», se suprimă ;

Lei 13.890 se adaogă la cap. V, art. 23, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 405.600.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 208.000.

Prin decretul regal No. 3.028 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Tutova pe exercițiul 1913 – 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I. § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

În statul a, se specifica că mecanicul șofer și ajutorul său vor servi la automobilul serviciului tehnic județean ;

Lei 420 se reduc dela cap. II, § 1, art. 3, suprimîndu-se din statul A postul unui om de serviciu pe timp de 7 luni, pentru cușăritul automobilului ;

Redacția art. 11 de sub același capitol, § 2, se modifică astfel : «Cheltueli pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic județean, inclusiv piese de schimb și plata primei, etc.» ;

Lei 250 se înscrie la același capitol și paragraf, sub un nou art. cu No. 12 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice, pentru personalul de inspecție a automobilelor».

Lei 700 idem, idem, idem. sub un nou art. cu No. 13 și cu redacțiunea : Cumpărarea unei mașini de scris «Yost», modificându-se astfel și numerele de ordine ale articolelor următoare ;

Lei 3.270, bani 70, întreaga alocație dela cap. IV, art. 20 «Primă de încurajare etc.», se suprimă modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 700 întreaga alocație dela cap. V, art. 23 «La dispoziția ministerului de războiu, etc.», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al capitolului următor ;

Lei 3.440 se adaugă la cap. V, fost VI, art. 24, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La veniturile bugetului extraordinar

Lei 45.000 întreaga alocație dela cap. I, § 1, art. 2: «Ajutor ce urmează a se da de ministerul lucrărilor publice, etc.», se suprimă.

La cheltuielile bugetului extraordinar

Redacția art. 1 de sub cap. I, § I, se modifică astfel : «Pentru cumpărarea unui automobil pentru serviciul tehnic județean» ;

Lei 45.000 întreaga alocație dela același capitol și paragraf, art. 2: Pentru construcția podurilor, șoselelor, etc.», se suprimă.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 182.700.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 33.985, bani 92.

Prin decretul regal No. 3.029 din 10 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale dumurilor județului Vlașca pe exercițiul 1913 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitru și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

În statul No. 1 se specifică că mecanicul și ajutorul său vor funcționa la automobilul serviciului tehnic județean și la cilindrul compresor ;

Redacțiunea art. 17 de sub cap. III se modifică astfel : «Pentru întreținerea și repararea automobilului serviciului tehnic județean și a cilindrului compresor» ;

Lei 300 se înscrie la același capitol sub un nou articol cu No. 18 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 300 se reduc dela cap. VI, art. 26, fost 25 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuielile bugetului extraordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I se modifică astfel : «Pentru construcțiunea unui local propriu al serviciului tehnic județean».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 476.511, bani 41.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 261.000.

Prin decretul regal No. 3.120 din 11 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Constanța pe exercițiul 1913—1914 se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 2.880 se reduc dela cap. II, § 1, art. 3, suprimîndu-se în statul a, postul de mecanic clasa I pentru automobilul prefecturi ; sporindu-se la 250 în loc de 150 lei salariul mecanicului pentru au-

tomobilul serviciului de poduri și șosele și suprimându-se postul de ajutor mecanic la automobilul prefecturi ;

Lei 8.000 se reduc dela cap. III, art. 19, modificându-i-se și redacția astfel : «Pentru reparațiunea și întreținerea automobilului serviciului tehnic județean» ;

Lei 300 se înscrie la același capitol, sub un nou art. cu No. 9 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se astfel și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 10.580 se adaugă la cap. V, art. 23, devenind 24 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 462.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 170.769, bani 88.

Prin decretul regal No. 3.121 din 11 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Bacău pe exercițiul 1913 - 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuielile bugetului ordinar

Lei 250 se înscrie la cap. I, § 2, sub un nou art. cu No. 11 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează ;

Lei 2.000 se adaugă la același capitol și paragraf, art. 12, fost 11, modificându-i-se și redacția astfel :

«Alocația pentru chirie, încălzitul și iluminatul biourilor ocupate de cele 4 secțiuni tehnice exterioare (stat C), precum și chiriea localului serviciului tehnic, dacă nu se vor pune la dispoziția lui cel puțin 3 camere în palatul administrativ» ;

Lei 250 se reduc dela cap. VI, art. 25, fost 24 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar

Lei 26.569, bani 25, suma alocațiilor dela cap. I, § 1, punctele *c*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h*, se ia și se trec la acelaș capitol, art. 2 : Pentru construcții de poduri și podețe pe șosele, etc.», punctul *i* dela art. 1 devenit cu modul acesta *c*.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 154.960, bani 58.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltuieli lei 48.556, bani 34.

Prin decretul regal No. 3.122 din 11 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Ilfov, pe exercițiul 1913 1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

În statul A se va prevedea la punctul 2 : «Un șef de biurou al contabilității drumurilor plătit cu 300 lei lunar», în loc de : «Un șef de biurou al scriptelor de prestație comunală, etc.» ; iar la punctul 4 se va prevedea : «Diurna șefului de biurou al contabilității drumurilor, a 60 lei lunar», în loc de : «Diurna șefului de biurou al scriptelor de prestație comunală etc.» ;

În statul E se reduc : Lei 6.000 dela punctul 4 ; lei 1.500 dela punctul 9 ; lei 4.600 dela punctul 13 ; iar suma acestor reduceri, de lei 12.100, se adaogă la punctul I, a cărui alocație devine de 40.100 lei ;

Lei 400 se înscrie la cap. II, § 2. sub un nou art. cu No. 20 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor ce urmează :

Lei 400 se reduc dela cap. VII, art. 40, devenit 41, «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

La cheltuelile bugetului extraordinar

În statul F se reduc : Lei 2.000 dela punctul 7 ; lei 3.000 dela punctul 8 ; lei 4.000 dela punctul 10 ; lei 2.800 dela punctul 25 ; lei 2.000 dela punctul 26 și lei 2.800 dela punctul 30 ; iar suma acestor reduceri, de lei 20.100, se reduc dela cap. I, art. 1 al bugetului extraordinar și se înscrie la același capitol sub un nou articol cu No. 5 și cu redacțiunea : «Aprovizionarea de piatră spartă și pietriș pentru reconstrucția șoselei București-Fierbinți-Maia-Movileanca ;

La finele redacțiuni art. 4 dela același capitol se adaugă cuvintele : «Din cari 20.000 lei pentru podul de peste Argeș, la comuna Căscioare, din județul Vlașca, ca contribuție a județului Ilfov.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

La venituri	Lei 984.000, bani 00
La cheltueli	» 991.753 » 10
Cu un excedent de	Lei 2.246, bani 90

Bugetul extraordinar

La venituri	Lei 456.648, bani 49
La cheltueli	» 447.205 » 00
Cu un excedent de	Lei 9.443, bani 49

Prin decretul regal No. 3.123 din 11 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Olt, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art 3 de sub cap. I, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decalitru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 21.780 se reduc dela cap. I, § 1, art. 3 suprimându-se în statul A posturile a 15 cantonieri cl. I, a 30 lei lunar ; 31 cantonieri cl. II, a 25 lei lunar și 37 cantonieri cl. III, a 20 lei lunar

și sporindu-se la 45 în loc de 40 lei lunar salariul celor 30 cantonieri, singuri cari rămân în serviciu ;

Redacția art. 4 de sub același capitol, § 2, se modifică astfel : «Benzină și accesorii pentru automobilul serviciului tehnic».

Lei 250 se înscrie în acelaș cap., § 2, sub un nou art. cu No. 10 și cu redacțiunea : «Se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție al automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolului ce urmează ;

Lei 23.530 se adaugă la cap. IV, art. 20, devenit 21 «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare.

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 205.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 110.618, bani 58.

Prin decretul regal No. 3.124 din 11 Aprilie, 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Putna, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, se modifică astfel : Suma cuvenită din taxele pe decalitru și brevet.

La cheltuelile bugetului ordinar

În statul *a* se specifică că atît mecanicul cît și ajutorul său vor fi pentru automobilul serviciului tehnic județean ;

Dela finele redacțiunii art. 21 de sub cap. III, se suprimă cuvintele : «Cum și diurnele, a 25 lei lunar, pentru avocatul și contabilul județului» ;

Redacțiunea art. 24 de sub cap. IV, se modifică astfel : «Pentru întreținerea automobilului serviciului tehnic județean» ;

Lei 300, se înscrie la cap. IV, sub un nou articol cu No. 25, și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor» ;

Lei 300, se reduc dela cap. V. art. 25. devenit 26 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentara și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 316.850.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 617, bani 20.

Prin decretul regal No. 3.125 din 11 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar al drumurilor județului Tecuci pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări;

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3, punctul c, de sub cap. I, § 1, se modifică astfel; «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 1.320, se reduc dela cap. I, § 1, art. 2, suprimîndu-se în statul a indemnizațiile secretarului și magazinerului, de cîte 30 lei lunar, precum și indemnizația pentru parcurs a mecanicului automobilului, de 50 lei lunar;

În acelaș stat se specifică că mecanicul-conducător este pentru automobilul serviciului tehnic județean;

Redacțiunea art. 11 de sub acelaș cap., § 2, se modifică astfel: «Întreținerea și repararea automobilului serviciului tehnic;

Lei 6.000, se reduc dela același cap. și §, art. 12: «Procurarea unui automobil etc.»;

Lei 250, se înscrie la acelaș capitol, sub un nou art. cu No. 14 și cu redacțiunea: «A se pune la dispozițiunea ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificîndu-se și numărul de ordine al articolelor următoare;

Lei 7.070, se adaugă la cap. IV, art. 25, fost 24, «Fondul pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde:

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 275.300.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 45.299, bani 06.

Prin decretul regal No. 3.126 din 11 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Tulcea, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel :
«Suma cuvenită din taxele pe decalitrul și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

La 120 se reduc dela cap. II, § 1 art. 4, suprimându-se în statul No. 1 postul de șef-cantonier special și sporindu-se la 3 în loc de 2, posturile de șefi-cantonieri clasa I, a câte 90 lei lunar ;

Lei 4.000 întreaga alocație dela cap. IV, art. 27, «Gratificație de 1 % funcționarilor pentru activarea încasărilor de rămășițe de prestație», se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 1.000 întreaga alocație dela cap. A, art. 30, «Diurna consiliului județean pentru constatarea stărei șoselor, etc., idem, idem ;

Le 250 se înscrie la același capitol, sub un nou articol cu No. 20 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor.

Lei 4.870 se adaugă la cap. VI, art. 31, devenit 70, «fond pentru deschidere de credite suplimentare».

Cu aceste modificări bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 228.000,

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli lei 93.734, bani 85.

Prin decretul regal No. 3.281 din 29 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Dîmbovița, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 1 de sub cap. I § 1, se modifică astfel :

«Două zecimi adiționale asupra impozitelor funciar și patentă, precum și suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 7.500 întreaga alocație dela cap. I, art. 5 : «Plata furniturilor automobilelor, rămase neplătite din exerciții precedente» se suprimă, modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare.

Lei 1.320 se reduc dela cap. II, art. 10, devenit 9 : «Retribuțiunea cantonierilor, etc.», reducându-se în stalul A la 250 din 300 lei lunar salariul mecanicilor pentru automobilul serviciului : tehnic și suprimându-se postul de ajutor al mecanicului, retribuit cu 60 lei lunar.

Redacțiunea art. 17, devenit 16, se modifică astfel : «Întreținerea automobilului serviciului tehnic».

Lei 2.500 întreaga alocație dela art. 17 : «Schimbarea caroseriei» se suprimă.

Lei 250 se înscrie sub un nou articol cu No. 17 și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice pentru personalul de inspecție a automobilelor».

Lei 11.070 se adaugă la cap. V, art. 36 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări, bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 251.800.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 39.711, bani 30.

Prin decretul regal No. 3.379 din 30 Aprilie 1913, bugetul ordinar și cel extraordinar ale drumurilor județului Botoșani, pe exercițiul 1913—1914, se aprobă astfel cum au fost votate de consiliul general și cu următoarele modificări :

La veniturile bugetului ordinar

Redacțiunea art. 3 de sub cap. I, § 1, se modifică astfel : «Suma cuvenită din taxele pe decaltru și brevet».

La cheltuelile bugetului ordinar

Lei 200 se înscrie la cap. III, sub un nou articol cu No. 21

și cu redacțiunea : «A se pune la dispoziția ministerului lucrărilor publice, pentru personalul de inspecție a automobilelor», modificându-se și numărul de ordine al articolelor următoare ;

Lei 200 se reduc dela cap. V, art. 23, devenit 24 : «Fond pentru deschidere de credite suplimentare și extraordinare».

Cu aceste modificări, bugetele vor cuprinde :

Bugetul ordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli. lei 251.000.

Bugetul extraordinar

Atît la venituri cît și la cheltueli, lei 94.955, bani 76.



SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Martie 1912/913 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1911/912 și 1910/911

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1910 911	1911 912	1912 913
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1910 911	Martie	3474	2.823.991	61.085	4.696.209	7.581.285	Aprilie	6.445.644	6.351.220	8.649.397
1911 912		3491	3.319.936	87.809	6.797.047	10.204.792	Mai	7.002.902	8.984.757	8.669.440
1912 913		3549	3.184.410	71.210	5.442.936	8.698.556	Iunie	6.327.964	7.904.494	8.911.092
1910 911	Luna Martie din anul 1912 913 pre- zintă o diferență de:		+ 360.419	+ 10.125	+ 746.727	+ 1.117.271	Iulie	8.231.534	9.184.844	9.796.184
1911 912			— 135.526	— 16.599	— 135.411	— 1.506.236	August	10.104.149	10.608.957	10.961.501
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie până la linele luni Martie										
1910 911	Dela 1 Aprilie până la 28 Mare		33.240.174	1.016.747	58.932.215	93.189.136	Septembrie	9.945.949	10.534.215	10.218.005
1911 912			38.343.070	1.188.085	68.072.863	107.604.018	Octombrie	9.130.286	9.689.424	9.584.307
1912 913			39.941.551	1.263.713	64.802.149	106.007.413	Noembrie	8.921.277	10.051.228	8.319.999
							Decembrie	7.514.881	8.844.717	8.191.465
							Ianuarie	6.353.406	7.230.298	7.132.724
							Februarie	5.719.859	8.015.072	6.874.743
							Martie	7.581.285	10.204.792	7.698.556
1910 911	Veniturile dela 1 Aprilie până la 31 Martie 1912 913 prezintă o diferență de:		+ 6701377	+ 246.966	+ 5869934	+ 12.818.277				
1911 912			— 1598481	+ 75.628	+ 3270714	— 1.596.605				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 3.567 din 4 Maiu 1913, se înaintează la gradul de inginer-șef, pe ziua de 10 Maiu 1913, următorii domni ingineri atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA I

Christea Alexandru, inspector principal clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1907, Octomvrie 1 ;

Lucaciu Petre, în serviciul direcțiunii generale a regiei monopolurilor Statului, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1909, Octomvrie 16 ;

Carp Vasile, inspector principal clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1908, Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA II

Botez Teodor I., inspector clasa I la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1899, Maiu 10 ;

Costinescu Nicolae G., în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1909, Octomvrie 16 ,

Vidrașcu Ioan G., în serviciul ministerului de domenii, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 3.568 din 4 Maiu 1913, se înaintează în grad, pe ziua de 10 Maiu 1913, următori domni ingineri din cadrul ordinar al corpului tehnic al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No 2.753 din 3 Aprilie 1913)

Al doilea rînd la alegere

b) Neagu Teodor D., șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Octomvrie 16.

Al doilea rînd la vechime

Cucu Starostescu Emanoil, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Bacău, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1905, Iulie 1.

Al treilea rînd la alegere

a) Alexandrescu Alexandru P., în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1910, Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la acelaș decret)

Al doilea rînd la alegere

a) Demetrescu Ioan I., în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Iulie 1 ;

i) Dumitrescu Nicolae M, în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Iulie 1.

Al doilea rînd la vechime

Reisler Ioan, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1899, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 3.569 din 4 Maiu 1913, se înaintează în grad, pe ziua de 10 Maiu 1913, următorii domni conducători atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE CONDUCTOR PRINCIPAL CLASA II

Crețulescu Constantin, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de conductor clasa I dela 1903, Iulie 1 ;

Chiriac Dimitrie, în serviciul hidraulic, avînd gradul de conductor clasa I dela 1890, Maiu 15 ;

Teodosiu Vasile, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de conductor clasa I dela 1905, Maiu 10 ;

Liță Mihai, în serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

Caloenescu Constantin G., în serviciul de poduri și șosele din județul Suceava, avînd gradul de conductor clasa I dela 1904, Aprilie 1 ;

Iuga Panait, în serviciul de poduri și șosele din județul Rîmnicu-Sărat, avînd gradul de conductor clasa I dela 1898, Aprilie 1.

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA I

(Urmare la decretul No. 3.173 din 18 Aprilie 1913)

Al patrulea rînd la vechime

Macedonescu Iosif, în serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți, avînd gradul de conductor clasa II dela 1907, Maiu 10.

Al patrulea rînd la alegere

a) Herăscu Vasile, în serviciul de poduri și șosele din județul Prahova, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10 ;

b) Dobrescu Ioan, în serviciul tehnic al comunei Constanța, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10.

Al cincilea rînd la vechime

Georgescu Constantin, în serviciul de poduri și șosele din județul Argeș, avînd gradul de conductor clasa II dela 1907, Maiu 10.

Al cincilea rînd la alegere

a) Ionescu Grigore, în serviciul de poduri și șosele din județul Romanai, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10 ;

b) Iliescu Maximilian, în serviciul de poduri și șosele din județul Teleorman, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 4.007 din 20 Maiu 1913, d-l Bordenache Vasile, absolvent cu diplomă al școalei speciale de arte și manufacturi și de mine depe lîngă universitatea din Liège și actualmente aflat în serviciul ministerului de războiu (direcțiunea 4 geniu), se admite, pe ziua de 1 Aprilie 1913, în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5, 7 și 46 din legea pentru organizare sus zisului corp.

In învățămînt.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 330 din a. c ,

Decidem :

Art. I. D. Stanciu Manolescu, absolvent al facultății de științe din București, se numește, pe ziua de 1 Aprilie 1913, în postul de conservator al colecțiunilor de mineralogie și geologie la școala națională de poduri și șosele, post creat din nou prin bugetul pe exercițiul 1913 -- 1914.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 15 Maiu 1913.

No. 14.155.

Ministru, **Al. Bădărău.**

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Noi, Ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni sub No. 10.750 din a. c.,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa III Alexandru C. Hodatzki, actual sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dolj, se transferă, pe ziua de 1 Iunie 1913, în aceeaș calitate, la serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 28 Maiu 1913,

No. 15 509.

p. Ministru, **G. Panait.**

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicație pe apă sub No. 2.737 din a, c.,

Avînd în vedere deciziunea ministerială No. 6.508 din 1902,

Decidem :

Art. I. D. inginer-șef Lazarovici Efrem B., sub-șeful serviciului porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicație pe apă, este autorizat a face parte ca censor al societăți «Credit Petrolifer».

Art. II. D. Director general al porturilor și al căilor de comunicație pe apă este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 1 Maiu 1913.

No. 12.201.

p. Ministru, **G. Panait.**

In administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 3 466 din 2 Maiu 1913, se aprobă următoarele înaintări în personalul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 14 Aprilie stil nou 1913, și anume.

D. inginer-șef clasa I, Steopoe Dionisie Al., actual inspector principal clasa II, în postul de inspector principal clasa I ;

D. inginer-șef clasa II, Pretorian Ștefan, actual inspector clasa I, în postul de inspector principal clasa III ;

D-nii ingineri ordinari clasa I, Georgescu Aurelian P. și Filitti Anton D., actuali șefi de secție clasa II, în posturile de inspector clasa II ;

D-nii ingineri ordinari clasa II, Petculescu Nicolae I. și Roșianu Ioan N., actuali șefi de secție, în posturile de șefi de secție clasa II ;

D-nii ingineri ordinari clasa II, Perșoiu Ioan C. și Mateescu Marin R., actuali sub-șefi de secție clasa I, în posturile de șefi de secție clasa II ;

D. inginer ordinar clasa II, Siştoveanu Grigore St., actual sub-şef de secţie clasa II, în postul de şef de secţie clasa III ;

D. inginer ordinar clasa II, Nicolescu Atanasie D., actual şef de secţie clasa III, în postul de şef de secţie clasa II ;

D. inginer ordinar clasa I, Papadopol Alexandru, actual sub-şef de secţie clasa II, în postul de sub-şef de secţie clasa I ;

D. inginer ordinar clasa II, Paraschivescu Badea C., actual sub-şef de secţie clasa II, în postul de sub-şef de secţie clasa I ;

D. inginer stagiar Dima Vasile Gh., actual sub-şef de secţie clasa IV, în postul de sub-şef de secţie clasa V ;

D. Pop Octavian N., actual inspector clasa II, în postul de inspector clasa I ;

D. Burchi Victor N., actual şef de secţie clasa II, în postul de şef de secţie clasa I.

Prin decretul regal No. 3.469 din 2 Maiu 1913, D. inginer stagiar Mărculescu Max, actual subşef de secţie la serviciul lucrărilor noi din administraţiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua 1/14 Aprilie 1913, în postul de şef de secţie clasa IV în aceeaşi administraţiune.

Prin decretul regal No. 3.471 din 2 Maiu 1913, D-nii Manea Ioan C., actual avocat clasa III şi Toncescu Vasile, actual avocat clasa IV în serviciul administraţiuni căilor ferate, sunt înaintaţi, pe ziua de 10 Maiu stil nou 1913 cel dintîi în postul de avocat clasa II şi cel de al doilea în postul de avocat clasa III.

D-nii Stoicescu G. Ştefan, Sadoveanu P. Gheorghe şi Papazolu Naum Ioan, sunt numiţi, pe aceiaş zi, în posturile de avocaţi clasa IV în serviciul sus zisei administraţiuni.

Prin decretul regal No. 3.764 din 9 Maiu 1913, D. inginer-şef clasa I, Lintescu Sava C., actual inspector principal cl. II, în serviciul administraţiunei căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, în postul de inspector principal clasa I în aceeaşi administraţiune.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Având în vedere raportul direcţiuni generale a căilor ferate sub No. 54.395 B din a. c.,

Decidem :

Art. I. D. Herşcovici Marcu A., absolvent cu diplomă al şcoalei politecnice din Zürich, se numeşte pe ziua de 16 Maiu stil nou 1913. în postul de sub-şef de secţie clasa IV, în serviciul administraţiunei căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducere la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 15 Mai 1913.

No, 14.157.

Ministru, **Al. Bădărău.**

D e c o r a Ț i i

Prin înalta rezoluție dată asupra raportului d-lui ministru al afacerilor străine, cancelar al Ordinelor, sub No. 9.827 din 14 Maiu a. c., în conformitate cu art. 12, alin. III din Constituțiune, M. S. Regele a binevoit a autoriza pe d. Ștefănescu Nicolae P., inginer inspector general, directorul serviciului navigațiunei fluviale, de a purta insemnele Ordinului *Frant̃z Iosef*, în gradul de Mare Ofițer, ce i s'a conferit de M. S. Impăratul Austriei, Rege al Ungariei, pentru care i s'a liberat de cancelaria Ordinelor cuvenitul brevet de autorizare.

LEGI ȘI REGULAMETE

Prin decretul regal No. 3.843 din 13 Maiu 1913, dispozițiunile luate cu decretul No. 4.389 bis din 13 Octombrie 1912, privitoare la oprirea exportului cărbunilor în străinătate, sunt și rămân revocate.

Prin decretul regal No. 3.849 din 13 Maiu 1913, se aprobă modificările următoarelor taxe din tariful docurilor din porturile Galați și Brăila și anume :

I. La tariful pentru mărfurile întreprizitate

(lit. B., § I alin. a).

Sporul dela 10 la 12 bani pentru 100 kg. a taxei pentru manipulația de descărcare sau încărcare de pe sau pe căruțe sau vagoane.

(lit. D § 6).

Sporul dela 3 la 7 bani pentru 100 kg. a taxei pentru îndeplinirea formalităților de reexpediere pe calea ferată ;

II. La tariful pentru mărfurile de transit

(lit. B § 1).

Sporul dela 3 la 5 bani pentru 100 kg. a taxei pentru paza și îngrijirea mărfurilor în primele 3 zile dela depunerea lor în docuri și dela 5 la 7 bani pentru 100 kg. a taxei de magazinaj pentru următoarele 7 zile la mărfurile cari nu se ridică în primele 3 zile.

(lit. D § 1).

Sporul dela 3 la 7 bani pentru 100 kg. a taxei pentru îndeplinirea formalităților de reexpediere pe calea ferată.

. În şedinţa la de 24 Mai 1913, consiliul de miniştrii luînd în deliberare propunerea d-lui ministru de lucrări publice de a se suprima biletele de liber parcurs pe căile ferate,

Avînd în vedere că prevederile înscrise în bugetul curent al căilor ferate au fost făcute, ţinîndu-se seamă şi de această suprimare ;

Considerînd că proiectul de lege pentru acordarea unui credit de 408.000.000 lei, pe seama căilor ferate, care cuprinde şi dispoziţiunile acestei suprimări, n'a fost încă transformat în lege,

Decide :

Biletele de liber parcurs pe căile ferate, ce se liberau de diferite departamente, se suprimă pe ziua de 1 Iunie anul curent.

Dispoziţiunile acestui jurnal se vor aduce la îndeplinire de d. ministru al lucrărilor publice.

T. Maiorescu, Al. Marghiloman, Take Ionescu, C. C. Arion, Al. Bădărău, M. G. Cantacuzino, General C. Hârjeu, N. Xenopol.

No. 1.452.

Noi ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Cu începere dela 1 Iunie 1913 şi pînă la alte dispoziţiuni, orele de lucru în biourile administraţiunei centrale a ministerului, precum şi în acelea ale serviciilor pendite de minister, în afară de administraţiunea căilor ferate, vor fi dela 8 dimineaţa şi pînă la 1 p. m.

Art. II. D. Secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 31 Mai 1913.

No. 16 030.

Ministru, **Al. Bădărău.**

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Aprilie 1913/1914, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/1913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911/912	1912/913	1913/914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911/912	Aprilie	3.477	2.999.870	70.457	3.280.893	6.351.220	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912/913		3.491	3.544.039	83.960	5.470.689	9.098.688	Maiu			
1913/914		3.549	3.412.088	91.250	5.185.325	8.688.663	Iunie			
1911/912	Luna Aprilie din anul 1913/914	+ 412.218	+ 20.793	+ 190.4432	+ 2.337.443	Iulie				
1912/913	prezintă o diferență de :	— 131.951	+ 7.290	— 285.364	— 410.025	August				
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Aprilie							Septembrie			
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
1911/912	Dela		2.999.870	70.457	3.280.893	6.351.220	Februarie			
1912/913	1 Aprilie		3.544.039	83.960	5.470.689	9.098.688	Martie			
1913/914	până la 30 Aprilie		3.412.088	91.250	5.185.325	8.688.663				
1911/912	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Aprilie 1913-914 prezintă o diferență de :	+ 412.218	+ 20.793	+ 190.4432	+ 2.337.443					
1912/913		— 131.951	+ 7.290	— 285.364	— 410.025					

NOTA : Transporturile de regie nu se socotesc.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 4.380 din 8 Iunie 1913, se recunoaște d-lui inginer Enacovici Titus, actualmente aflat în serviciul administrațiunei căilor ferate, încă o vechime de 7 luni și 22 zile în gradul de inginer-ordinar clasa I ce posedă actualmente în cadrele corpului tehnic. ¹⁾

1) Raportul No. 16.519 din 6 Iunie 1913, al d-lui ministru de lucrări publice către M. S. Regele.

Sire,

D. inginer Enacovici Titus, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, a fost numit, pe ziua de 9 August 1904, în postul de inginer-ajutor în serviciul tehnic al comunei Botoșani.

Acest post, nefiind retribuit cu salariul corespunzător gradului de inginer-ordinar clasa III la care sus numitul avea dreptul, conform legii de organizare a corpului tehnic, nu a fost înscris în cadrele acestui corp decât la 1 Aprilie 1905, când i s'a prevăzut în bugetul serviciului respectiv salariul cuvenit gradului de inginer-ordinar clasa III.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu li înscrși în cadrele corpului tehnic din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acel al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunile în chestiune nu erau decât o pregătire a inginerilor pentru funcțiuni mai superioare, astfel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lui inginer Enacovici, care a rămas într-o stare de inferioritate, ca grad, față de colegii săi din aceeași promoțiune, subscrisul am onoarea

Prin decretul regal No. 4.616 din 21 Iunie 1913, se înaintează la gradul de inginer-șef, pe ziua de 1 Iulie 1913, următorii d-ni ingineri din cadrul corpului ordinar al corpului tehnic al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA I

Guțu Victor St., inspector principal clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1909, Octombrie 16 ;

Bunescu Constantin I., șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1909, Ianuarie 1 ;

Polizu Constantin C., inspector principal clasa II la căile ferate avînd gradul de inginer-șef clasa II dela 1908, Mai 10.

LA GRADUL DE INGINER ȘEF CLASA II

Leordeanu Gheorghe, inginer-diriginte la serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

Nicolau George M., șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1907, Maiu 10 ;

Penescu Alexandru, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Tulcea, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1905, Maiu, 10 ;

Budișteanu Petre C , inginer-diriginte la serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I dela 1905, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 4.617 din 21 Iunie 1913, se înaintează în grad, pe ziua de 1 Iulie 1913, următorii domni ingineri atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 3.568 din 4 Mai 1913)

Al treilea rînd la alegere

b) Ghica Șerban Sc. șef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1910. Maiu 10 ;

a propune Maiestăței Voastre ca timpul arătat mai sus, de 7 luni și 22 zile, să se conteze ca vechime în gradul actual de inginer-ordinar clasa I pe care-l posedă d. inginer Enacovici Titus în cadrele corpului tehnic și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

Al treilea rînd la vechime

Naum Dimitrie M., sub-șef de secție clasa I la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1906, Maiu 10 ;

Al patrulea rînd la alegere

a) Filipescu George E., sub-șef de secție la serviciul hidraulic, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1910, Maiu 10 ;

b) Malcoci Constantin, în serviciul direcțiunei generala a regiei monopolurilor Statalului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1910, Maiu 10.

Al patrulea rînd la vechime

Mathias Moritz, șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Maiu 10 ;

Al cincilea rînd la alegere

a) Calotescu Grigore N., inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer ordinar clasa II dela 1908, Mai 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la acelaș decret)

Al treilea rînd la alegere

a) Slăniceanu Nicolae, în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Noembrie 1 ;

b) Orășeanu Cesar D. inginer-asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Ianuarie 1 ;

Al treilea rînd la vechime

Orăscu Gheorghe, sub-șef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Fevruarie 2 ;

Al patrulea rînd la alegere

a) Russ Alexandru, inginer-atașat clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Fevruarie 16 ;

b) Palade Ștefan, inginer asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III de la 1910, Iulie 16 ;

Al patrulea rînd la vechime

Georgescu Constantin N., sub-șef de secție clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909 Martie 16.

Al cincilea rînd la alegere

c) Popescu Nicolae M., inginer atașat clasa III la căile ferate avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1908, Aprilie 18;

b) Ghorghiade Alexandru, în serviciul ministerului industriei, și comerțului, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1909, Octombrie 26.

Prin decretul regal No. 4.618 din 21 Iunie 1913, se înaintază în grad, pe ziua de 1 Iulie 1913, următorii domni conducători atît din cadrul ordinar, cît și din cadrul detașat, al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE CONDUCTOR PRINCIPAL CLASA II

Mănescu Ioan, în serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor clasa I dela 1896, Aprilie 20;

Lupu George, în serviciul de poduri și șosele din județul Neamțu, avînd gradul de conductor clasa I de 1904, Aprilie 1;

LA GRADUL DE CONDUCTOR CLASA I

(Urmare la decretul No. 3.569 din 4 Maiu 1913)

Al VI-lea rînd la vechime

Sachelarie Ștefan D., șeful serviciului tehnic al comunei Tîrgoviște, avînd gradul de conductor clasa II dela 1903, Iulie 1;

Al VI-lea rînd la alegere

Gessner Ernest, în serviciul de poduri și șosele din Județul Romanați, avînd gradul de conductor clasa II dela 1908, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 4.731 din 27 Iunie 1913, se recunoaște d-lui inginer Teodoreanu Ioan, actualmente aflat în serviciul administrațiunei căilor ferate, încă o vechime de doi ani, în gradul de inginer-ordinar clasa III, ce posedă în corpul tehnic ¹⁾.

1) Raportul No. 18.848 din 25 Iunie 1913, al d-lui ministru de lucrări publice către M. S. Regele.

Sire,

D. Teodoreanu Ioan, absolvent cu certificat al școalei naționale de poduri și șosele a fost numit pe ziua de 1 Aprilie 1904, în serviciul mi-

Prin decretul regal No. 4.839 din 1 Iulie 1913, se primește demisia d-lui inginer-ordinar clasa I Traian Grigorescu, pe ziua de 19 Iunie 1913, din postul de șef de secție ce ocupa în serviciul construcției porturilor maritime, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă, și totodată se trece, pe aceeaș zi, în cadrul de disponibilitate a corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 4.947 din 10 Iulie 1913, d-l Voicu Iosif I., avînd gradul de inginer stagiar dela 10 Maiu 1895, în cadrele corpului tehnic și actualmente aflat în serviciul ministerului agriculturii și domeniilor, se rechemă în cadrul de activitate (cadru detașat) al sus zisului corp, pe ziua de 1 Iulie 1913, și tot odată se înaintează, pe aceeaș zi, la gradul de inginer ordinar clasa III.

Prin decretul regal No. 5.063 din 23 Iulie 1913, d-l Steriu G. Ciumetti, obținînd calitatea de cetățean român prin legea sancționată cu înaltul decret regal 4.797 și promulgată în monitorul oficial No. 84 din 16 Iulie a. c., se confirmă în postul de inginer la

ministerului de domenii, unde a funcționat pînă la 1 Aprilie 1906, cînd a trecut în administrațiunea căilor ferate.

Postul în care d. inginer Teodoreanu a fost numit în sus zisul departament nefiînd retribuit cu salariu cuvenit gradului de inginer-stagiar și la care numitul inginer avea dreptul conform legii de organizare a corpului tehnic, nu a fost înseris în cadrele acestui corp decît atunci cînd i s'a prevăzut în bugetul serviciului respectiv unde se găsea în funcțiune, salariul corespunzător de inginer-stagiar.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înseriși în cadrele corpului tehnic din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acel al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri, de oarece funcțiunile în chestiune nu erau decît o pregătire a inginerilor pentru funcțiuni superioare, ast-fel că timpul petrecut în acele funcțiuni inferioare urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic, după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lui inginer Teodoreanu, care a rămas într-o stare de inferioritate ca grad față de colegii săi din aceeași promoțiune, subscrisul am onoarea a propune Maiestăței Voastre ca timpul de doi ani să se conteze ca vechime în gradul de inginer-ordinar clasa III pe care-l posedă d. inginer Teodoreanu în cadrele corpului tehnic.

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propune semnînd alăturatul decret.

serviciul de poduri și șosele, admițându-se totodată, pe ziua de 16 Iulie 1913, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp și se înaintează, pe aceeași zi la gradul de Inginer-ordinar clasa I^a).

Prin decretul regal No. 5.161 din 31 Iulie 1913, d-l inginer-ordinar clasa II Nazarie George, actualmente aflat în cadrul detașat

Raportul No. 21.365 din 19 Iulie 1913, al d-lui Ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D-l Steriu G. Ciumetti, român macedonean, a terminat cursurile școlii naționale de poduri și șosele în anul 1895, obținând certificat de absolvire, ceea ce i-ar fi dat dreptul la gradul de inginer-stagiar, dacă ar fi rămas în țară. D-sa însă, călăuzit de ideea patriotică de a servi mai bine cauza românizmului, s'a reîntors în Macedonia, unde a fost numit de guvernul român ca profesor de matematici la liceul românesc din Monastir. În acelaș timp d-l Ciumetti a fost angajat și ca inginer la serviciul de poduri și șosele de către guvernul turcesc unde a funcționat neîntre-rup și a trecut prin toate gradele prevăzute în organizația corpului tehnic al imperiului otoman, iar în anul 1912 a fost înaintat inginer-șef de vilaet și trimis la vilaetul Mamuretul Azis, din Curdistan.

Transferarea d-lui Ciumetti în sus zisa localitate, unde nu mai putea avea nici un contact cu populațiunea românească și unde luptele între curzi și armeni constituiau o perpetuă nesiguranță a vieții sale și a familiei, mai ales în urma stărei de lucruri creiată cu războaiele din peninsula balcanică, l-au determinat a veni în țară și pe ziua de 16 Ianuarie 1913, a fost numit, cu titlu provizoriu, în postul de inginer, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Vaslui.

Supunînd la cunoștința Majestății Voastre cele de mai sus și avînd în vedere timpul îndelungat de cînd d-l Ciumetti funcționează în calitate de inginer, ceea ce i-ar fi dat dreptul să obție diferite înaintări în cadrele corpului tehnic și să fie cel puțin într-o situațiune egală cu colegii săi din promoțiunea anului 1895.

Avînd în vedere, pe de altă parte, că prin legea sancționată prin înaltul decret regal No. 4.797 și promulgată în monitorul oficial No. 84 din 16 Iulie 1913, s'a recunoscut d-lui Ciumetti calitatea de cetățean român.

Subscrisul am onoarea a propune Maiestății Voastre ca d-l Steriu G. Ciumetti să fie confirmat în postul de inginer ce i s'a încredințat în serviciul de poduri și șosele, admițându-se tot odată, pe ziua de 16 Iulie 1913, în cadrele corpului tehnic, cu gradul de inginer-stagiar, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp și înaintat, pe aceeași zi la gradul de inginer-ordinar clasa I.

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiaseă a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

al corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al aceluiași corp, pe ziua de 15 Iunie 1913, când a demisionat din serviciul ministerului de finanțe.

In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior.

Prin decretul regal No. 4.714 din 25 Iunie 1913, d-l Savopol Emanoil se numește pe ziua de 1 Iulie 1913, în postul vacant de subdirector în administrațiunea centrală a ministerului (direcțiunea contabilității) retribuit cu 500 lei lunar.

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. În absența d-lui Inspector general V. Voiculescu, mobilizat, d-l Inspector general Iuliu Zane este însărcinat cu conducerea și rezolvarea tuturor lucrărilor privitoare de direcțiunea I de poduri și șosele.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni

Data la 21 Iunie 1913.

No. 18.709.

p. Ministru, **G. Panait.**

In învățămînt.

Prin decretul regal No. 4.574 din 18 Iunie 1913, d-l dr. Paul Wachman se numește, în postul vacant de medic la școala națională de poduri și șosele.

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 4.494 din 14 Iunie 1913, d-l inginer-ordinar clasa III Vernescu Dimitrie G., actual subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se trece după a sa cerere, pe ziua de 16/29 Iunie 1913, în serviciul de poduri și șosele al ministerului.

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-șef clasa II, Arghirescu Constantin, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi, se trece, pe ziua de 10 Iunie 1913, în interes de serviciu și în aceeaș calitate, la serviciul de poduri și șosele din județului Mehedinți, în locul d-lui inginer-șef clasa I Ciocâlțeu Petre, care se trece tot în interes de serviciu și pe aceeaș zi, în administrațiunea centrală a direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, (la studii și construcțiuni).

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 5 Iunie 1913.

No. 16 377.

Ministru, **Al. Bădărău**

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa II Dimitrie Mihăilescu, actual subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Buzău, se înaintează în interes de serviciu, pe ziua de 16 Iunie 1913, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi, în locul d-lui inginer-șef Arghirescu, trecut în alt serviciu.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 13 Iunie 1913.

No. 17.367

Ministru, **Al. Bădărău**.

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere decretul regal sub No. 4.494/913. prin care d-l inginer-ordinar clasa III Vernescu Dimitrie G., este numit în serviciul de poduri și șosele,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa III Vernescu Dimitrie G., se

înaintază, pe ziua de 16 Iunie 1913. în postul de sub-șef la serviciul de poduri și șosele din județul Buzău. în locul d-lui inginer Mihăilescu Dimitrie, trecut în alt serviciu.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 15 Iunie 1913.

No. 17.802.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere deciziunile noastre No. 16.377 și No. 17.367 prin care d-l inginer-șef C. Arghirescu a fost trecut dela Dorohoi ca șef al serviciului tehnic la Mehedinți, iar d-l inginer D. Mihăilescu, subșeful serviciului tehnic dela Buzău, a fost înaintat ca șef al serviciului tehnic, din județul Dorohoi,

Decidem :

Art. I. D-l inginer-șef clasa II Arghirescu Constantin, se însărcinează a conduce. pînă la noui dispozițiuni, tot serviciul de poduri și șosele, din județul Dorohoi; iar d-l inginer-ordinar cl. II Mihăilescu Dimitrie, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi, se însărcinează a conduce. asemenea pînă la noui dispozițiuni, serviciul de poduri și șosele din județul Mehedinți.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 17 Iunie 1913.

No. 17.971.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa I George Munteanu, din serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, se detașează, în mod provizoriu, la serviciul de poduri și șosele din județul Buzău

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 26 Iunie 1913.

No. 18.946.

Ministru, **Al. Bădărău.**

In administrațiunea căilor ferate.

Prin decretul regal No. 4.323 din 6 Iunie 1913, D. inginer-stagiari Mărculescu Max, din serviciul administrațiunii căilor ferate, se consideră ca înaintat, pe ziua de 1/14 Aprilie 1913, în postul de subșef de secție cl. IV în sus zisa administrațiune, în loc de șef de secție cl. IV, după cum s'a trecut în decretul nostru No. 3.469 din 2 Maiu anul curent.

Prin decretul regal No. 4.467 din 14 Iunie 1913. se aprobă înaintarea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Iunie stil nou 1913 și anume:

D-nii ingineri-șefi clasa I Carp Vasile și Christea Alexandru, actuali inspectori principali clasa II, în posturile de inspector principal clasa I;

D. inginer-șef clasa II Altenliu Alexandru, actual inspector principal clasa III, în postul de inspector principal clasa II;

D. inginer-ordinar clasa I Busuioc Constantin G., actual inspector clasa II, în postul de inspector principal clasa III;

D. inginer-ordinar clasa I Isvoranu George G., actual șef de secție clasa II, în postul de șef de secție clasa I;

D. inginer-ordinar clasa II Constantinescu Ioan I., actual șef de secție clasa III, în postul de șef de secție clasa II;

D. inginer-ordinar clasa II Trofin Ioan P., actual inginer-atașat clasa II, în postul de inginer-atașat clasa I;

D. inginer ordinar clasa III Drogeanu Aloman, actual inginer-atașat clasa IV. în postul de inginer-atașat clasa III.

Prin decretul regal No. 4.470 din 14 Iunie 1913, D. inginer-șef clasa II Botez Teodor I., actual inspector clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 16 Iunie stil nou 1913, în postul de inspector principal clasa II în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 4.471 din 14 Iunie 1913, D. Goldner Gustav, actual sub-șef de secție clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, obținând împămîntenirea prin legea sancționată cu decretul No. 1.466 din 29 Martie 1913 și promulgată în monitorul.

oficial No. 3 din 3/16 Aprilie a. c., se confirmă în postul ce ocupă în sus-zisa administrațiune.

Prin decretul regal No. 4.575 din 18 Iunie 1913, D. Popescu Mihail, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 16/29 Maiu 1913, în postul de subșef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar, clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 4.619 din 21 Iunie 1913, D. Huch Victor Herberth G., absolvent cu diplomă al școalei politecnice din Berlin și actual inginer-atașat clasa IV, în serviciul administrațiunii căilor ferate, obținind împămintenirea cu dispensă de stagiu prin legea sancționată cu decretul No. 1.166 din 13 Martie 1913 și promulgată în monitorul oficial No. 281 din 19 Martie/1 Aprilie 1913, se confirmă în postul ce ocupă în sus zisa administrațiune, și totdeodată se admite în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a aceluși corp.

Prin decretul regal No. 4.675 din 25 Iunie 1913, D. Roman Jean se confirmă în postul de subșef de secție clasa IV ce ocupă în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, de oarece a obținut împămintenirea cu dispensă de stagiu, prin legea sancționată cu decretul No. 1.045 din 24 Februarie 1912 și promulgată în monitorul oficial No. 261 din 28 Februarie 1912.

Prin decretul regal No. 4.922 din 8 Iulie 1913, D. Sfințescu Cincinat I., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele se numește, pe ziua de 1/14 Iunie 1913, în postul de subșef de secție la serviciul pentru construcțiunea conductei de petrol din administrațiunea căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcţiunii generale a căilor ferate sub No. 68.707 B din a. c.,

Decidem :

Art. I. Se primeşte demisiunea d-lui Löwenton Leon W., pe ziua de 1/14 Iunie 1913, din postul de inginer provizoriu ce ocupă în serviciul administraţiunii căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 11 Iunie 1913.

No. 17 184.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcţiunii generale a căilor ferate sub No. 71.779 B. din a. c.,

Decidem :

Art. I. Se aprobă primirea demisiunii şi rezilierea contractului încheiat cu d. inginer Parri Giovanni, actual subşef de secţie clasa IV în serviciul administraţiunii căilor ferate pe ziua de 20 Iunie stil nou 1913.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 11 Iunie 1913.

No. 17.185.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, Ministrul secretar de stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcţiunei generale a căilor ferate sub No. 72.686 B din a. c.

Decidem :

Art. I. D. Mateescu Marcu. absolvent al şcoalei politehnice din Zürich, se numeşte, pe ziua de 1/14 Iulie 1913, în mod provizoriu în postul de şef de secţie la serviciul lucrărilor noi de administraţiunea căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 25 Iunie 1913.

No. 18.846.

Ministru, **Al. Bădărașu.**

Decorațiuni.

Prin înalta rezoluție dată asupra raportului d-lui ministru al afacerilor străine, cancelar al Ordinelor, sub No. 11.444 din 24 Maiu a c., în conformitate cu art. 12, alin. III din Constituțiune, M. S. Regele a binevoit a autoriză pe d. inginer inspector general Grigore Casimir, subdirector general al porturilor și căilor de comunicație pe apă, de a purta însemnele de Mare ofițer al Ordinului *Frantz Iosif*, ce i s'a conferit de d. M. S. Impăratul Austriei, Rege al Ungariei, pentru care i s'a liberat de cancelaria Ordinelor cuvenitul brevet de autorizare.

LEGI ȘI REGULAMENTE

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României,

La toți de față și viitori, sănătate :

Corpurile legiuitoare au adoptat și Noi sancționăm ce urmează :

L E G E

Art. unic. Județul Buzău este autorizat să întrebuințeze pentru nevoile drumurilor excedentele rezultate pînă în prezent, precum și pe cele ce vor rezultă pe viitor din produsul zecimal ce se percepe pentru subvențiunea căii ferate Buzău-Nehoiși.

Această lege, s'a votat de Adunarea deputaților în ședința dela 8 Maiu anul 1913 și s'a adoptat cu unanimitate de 67 voturi.

Președinte, **C. Cantacuzino.**

(L. S. A. D.)

Secretar, **N. B. Rioșianu.**

Această lege s'a votat de Senat în ședința dela 18 Maiu anul 1913 și s'a adoptat cu majoritate de 39 voturi, contra 11.

Vice-președite, **Sabba Ștefănescu.**

(L. S. S.)

Secretar, **N. C. Filiti**

Promulgăm această lege și ordonăm ca ea să fie investită cu sigiliul Statului și publicată prin monitorul oficial.

Dat în București, la 4 Iunie 1913.

(L. S. S.)

No. 4.258.

CAROL

Ministrul lucrărilor publice

Al. A. Bădărău

Ministrul de justiție

M. G. Cantacuzino

ACADEMIA ROMÂNĂ

Burse Adamachi pentru studiul electrotecnicii.

Conform regulamentului de administrațiune a fondului Adamachi, Academia Română publică condițiunile pentru ocuparea a două burse pentru mergerea în străinătate a doi ingineri eșiți cu diplomă din școala de poduri și șosele din București, spre a se specializă în studiul electrotecnicii.

1. Bursele se acordă pe timp de doi ani, începînd de la 1 Octombrie 1913.

În întîiul an bursierii vor urma cursurile școalei superioare de electricitate din Paris alipită pe lîngă Școala centrală de acolo. Ei sunt datori să urmeze regulat toate cursurile privitoare la specialitate, să treacă toate examenele și să facă toate lucrările prescrise de regulamentele școalei. La finele anului vor trimete Academiei certificate despre îndeplinirea acestor îndatoriri.

În al doilea an, bursierii vor vizită și studiă diferite instalațiuni și lucrări electrice în Europa, după un program ce li se va indică la timp de Academie. În acest al doilea an, bursierii vor înainta Academiei cîte două memorii amănunțite, unul la 15 (28) Martie și altul la 15 (28) Septemvrie, arătînd instalațiunile electrice pe cari le-au vizitat, lucrările ce au efectuat și observațiunile ce au adunat în cursul semestrului precedent.

2. Bursele vor fi în anul întîi de cîte 300 lei pe lună, plus cheltuelile pentru taxele școlare și în anul al doilea de 400 lei pe lună, plus cheltuelile de călătorie ca și acele de drum, clasa II, la ducere și la întoarcere după terminarea studiilor.

3. Numai tinerii lipsiți de mijloace vor avea dreptul a se prezenta la concurs pentru ocuparea acestor burse.

4. Se vor admite să concureze și tineri din oricare parte a țărilor locuite de români în afară de hotarele Regatului, avînd diploma Școalei de poduri și șosele din București.

În orice caz bursierii vor fi români, fii de părinți români.

5. Bursierii vor trimete regulat dovezile legale ce li se vor cere de Academie, cum că se conformează pe deplin obligațiunilor ce au contractat, pe tot timpul cît durează bursele. În caz contrariu, bursele se vor retrage de Academie chiar înainte de expirarea termenului pentru care au fost acordate.

6. Bursierii nu vor putea în nici un caz să aibă și o altă bursă, sub pedeapsă de pierderea bursei Adamachi.

7. Pentru acordarea bursei se va constitui de Academie la Școala de poduri și șosele din București, în ziua de 16 Septembrie 1913, un juriu care va judeca titlurile candidaților și va alege pe cei care vor merita bursele, supunându-i și la un examen asupra limbii franceze și sumar asupra limbii germane.

8. Candidații vor adresa, pînă în seara zilei de 12 Septembrie 1913, Academiei Române cererile lor însoțite de următoarele acte : certificatul de absolvirea liceului, diploma de inginer liberată de școala de poduri și șosele din București, un certificat constatînd că candidatul e român, fiu de părinți români, un certificat de paupertate vizat de Administrația financiară respectivă, cu arătarea tuturor dărilor pe cari le plătește candidatul și părinții lui și un certificat de bună purtare liberat de Direcțiunea Școlii de poduri și șosele.

9. Candidații, membrii ai familiei Adamachi, vor fi preferiți la note egale. Ei vor fi dispensați de certificatul de paupertate.

No. 1.050

1913, Iunie 6.

Burse Adamachi pentru perfecționarea în ateliere de construcțiuni de mașini.

Conform regulamentului de administrațiune a fondului Adamachi, Academia Română publică aci condițiunile pentru a două burse pentru mergerea în străinătate a doi tineri, cari să aibă certificatul de absolvire a unei școli superioare de meserii din țară.

1. Bursele se dau pentru perfecționare în ateliere de construcțiuni de mașini în Germania, Austria sau Elveția.

Bursierii vor fi datori să facă lucrări practice în atelierele ce li se vor indica de Academie.

2. Bursele vor fi de cîte 250 lei pe lună, plus cheltuelile de drum la ducere și la întoarcere, după expirarea bursei.

3. Numai absolvenții lipsiți de mijloace și avînd vîrsta între 25 și 30 ani vor avea dreptul a se prezenta la concurs pentru ocuparea acestor burse.

4. Bursele se vor acorda pe termen de doi ani, începători dela 1 Octombrie 1913, putînd fi retrase înainte de expirarea termenului, dacă bursierii nu vor dovedi aplicațiune.

5. Se vor admite să concureze și tineri din orice parte a țărilor locuite de români în afară de hotarele regatului, avînd certificatul de absolvire a unei școli superioare de meserii din țară.

În orice caz, bursierii vor fi români, fii de părinți români.

6. Bursierii vor trimite Academiei, la finele fiecărui semestru, cîte un memoriu prescurtat asupra lucrărilor lor și certificate din partea atelierelor, cum că se conformează pe deplin obligațiunilor ce au contractat, pe tot timpul cît durează bursele. În caz contrariu, bursele se vor putea retrage de Academie chiar înainte de expirare a termenului pentru care au fost acordate.

7. Bursierii nu vor putea în nici un caz să aibă o altă bursă, sub pedeapsă de pierderea bursei Adamachi.

8. Pentru acordarea uneia din burse, se va ține concurs la școala superioară de arte și meserii din București și pentru acordarea celei de a doua, la școala superioară de arte și meserii din Iași. Concursurile vor începe în ziua de 23 Septemvrie 1913, înaintea juriilor cari se vor constitui la timp.

9. Candidații vor adresa, pînă în seara zilei de 19 Septemvrie 1913, cererile lor însoțite de următoarele acte : certificatul de absolvirea unei școale superioare de meserii din țară și orice alte diplome și certificate vor fi avînd, actul de naștere, un certificat constatînd că candidatul e român, fiu de părinți români, un certificat de paupertate vizat de administrațiunea financiară respectivă, cu arătarea tuturor dărilor pe care le plătește concurentul și părinții lui, un certificat de bună purtare liberat de direcțiunea școalei în care și-a făcut studiile, un certificat medical legalizat, constatînd starea sanitară a candidatului și adeverind că el este apt pentru lucrări practice în ateliere, precum și certificate doveditoare că, dela eșirea din școală, candidatul a lucrat numai în meseria lui.

Pentru concursul din București, cererile și actele vor fi adresate Academiei Române ; pentru concursul din Iași, direcțiunii școalei de arte și meserii de acolo.

10. Concursul se va face asupra materiilor predate în școalele superioare de meserii. El va consta în probe scrise, probe practice și probe orale, desemn, devize, etc.

11. Candidații, membrii ai familiei Adamachi, vor fi preferați la note egale. Ei vor fi dispensați de certificatul de paupertate.

No. 1.051.

1913, Iunie, 6.

Burse Adamachi la școala de poduri și șosele din București.

Conform regulamentului de administrațiune a fondului Adamachi, Academia Română publică aci condițiunile pentru ocuparea bursei destinate elevilor școalei de poduri și șosele din București.

1. Cu începerea dela 1 Noembrie 1913, Academia Română va acorda la școala de poduri și șosele toate cele opt burse ce sunt destinate elevilor acestei școale și cari rămîn vacante la acea dată.

2. Bursierii va trebui să fie elevi ai școalei de poduri și șosele din București, fie în anul preparator, fie în vreunul din anii școalei propriu zise.

Bursierii va trebui să urmeze cursurile și toate lucrările școalei, conform regulamentului ei și să treacă examenele la epocile regulamentare.

3. Bursele se acordă numai pentru un an, și anume dela 1 Noemvrie 1913 pînă la 31 Octomvrie 1914.

4. Bursele vor fi de cîte 1.200 lei pe an ; ele se vor pune la dispozițiunea direcțiunii școalei de poduri și șosele, care în schimb va procura bursierilor locuința și întreținerea în internatul școalei, în condițiuni egale cu bursierii Statului, mai dîndu-le în plus un rînd de haine pe an încălțămîntea și cîte 1 leu și 50 bani pe zi în timpul lucrărilor de vară

5. Numai tinerii lipsiți de mijloace vor avea dreptul a se prezenta la concurs pentru ocuparea acestor burse.

Bursierii nu vor mai putea avea alte ocupațiuni, precum funcțiuni sau lecțiuni private, sub pedeapsa pierderii bursei.

6. Se vor admite să concureze și tinerii din oricare parte a țărilor locuite de români în afară de hotarele regatului.

În orice caz, bursierii va trebui să fie români, fii de părinți români.

7. Bursierii vor trimite Academiei dovezile ce li se vor cere de Academie, cum că se conformează pe deplin obligațiunilor ce au contractat pe tot timpul cât durează bursa și ori de câte ori li se vor cere ; în caz contrariu, bursa se va putea retrage de Academie chiar în cursul anului.

8. Bursierul nu va putea, în nici un caz, să aibă și o altă bursă, sub pedeapsă de pierderea bursei Adamachi.

9. Pentru acordarea burselor se va constitui un juriu la școala de poduri și șosele din București, pentru ziua de 28 Octomvrie 1913.

10. Candidații vor adresa, pînă în seara zilei de 23 Octomvrie 1913, Academiei Române cererile lor însoțite de următoarele acte : diplomele de studii ce vor fi posedînd, un certificat constatînd că candidatul este român, fiu de părinți români, un certificat de bună purtare liberat de direcțiunea ultimei școale în care și-au făcut studiile, un certificat de paupertate vizat de *administrațiunea financiară respectivă, cu arătarea tuturor dărilor pe cari le plătesc candidatul și părinții lui.*

Elevii din anul preparator vor mai prezenta un certificat al direcțiunei școalei de poduri și șosele, în care se va arăta media obținută la concursul de admitere în școală, iar elevii din ceilalți ani, un certificat în care se vor arăta media obținută la concursul de admitere în școală și mediile obținute la examenele generale din anii precedenți.

Aceste medii se vor lua în considerare la alegerea bursierilor, pe lîngă celelalte condițiuni enumerate în această publicațiune.

11. Candidații, membri ai familiei Adamachi, vor fi preferiți la note egale. Ei vor fi dispensați de certificatul de paupertate.

12. Bursele vor curge din ziua de 1 Noemvrie 1913.

No. 1.053.

1913, Iunie 6.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Mai 1913/914 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911 912	1912 913	1913 914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911 912	Mai	3477	3.284.388	67.978	5.632.391	8.984.757	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912 913		3491	3.595.727	89.689	5.743.665	9.429.081	Mai	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913 914		3549	3.730.545	88.644	5.765.979	9.585.188	Iunie			
1911 912	Luna Mai din anul 1913 914 pre- zintă o diferență de :		+ 446.157	+ 20.666	+ 133.608	+ 600.431	Iulie			
1912 913			+ 134.818	— 1.045	+ 22.334	+ 156.107	August			
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Mai										
1911 912	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Mai		6.284.258	138.435	8.913.284	15.335.977	Septembrie			
1912 913			7.139.766	173.649	11.214.354	18.527.769	Octombrie			
1913 914			7.142.633	179.894	10.951.324	18.273.851	Noembrie			
1911 912	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Mai 1913 914 prezintă o diferență de :		+ 858.375	+ 41.459	+ 2038040	+ 2.937.874	Decembrie			
1912 913			+ 2.867	+ 6.245	— 263030	— 253.918	Ianuarie			
							Februarie			
							Martie			

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Iunie 1913/1914, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/1913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911/912	1912/913	1913/914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911/912	Iunie	3.477	2.952.454	79.043	4.872.997	7.904.494	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912/913		3.498	3.752.413	109.146	5.390.842	9.252.401	Maiu	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913/914		3.549	3.609.238	102.701	5.723.895	9.435.834	Iunie	7.904.494	9.252.401	9.435.834
1911/912	Luna Iunie din anul 1913/914 prezintă o diferență de :		+ 656.784	+ 23.658	+ 850.898	+ 1.531.340	Iulie			
1912/913			— 143.175	— 6.445	+ 333.053	+ 183.433	August			
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunei Iunie							Septembrie			
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
1911/912	Dela 1 Aprilie până la 30 Iunie		9.236.712	217.478	13.786.285	23.240.471	Februarie			
1912/913			10.892.179	282.795	16.635.196	27.780.170	Martie			
1913/914			10.751.871	282.595	16.675.219	27.709.685				
1911/912	Veniturile dela 1 Aprilie până la 30 Iunie 1913 914 prezintă o diferență de :		+ 1515159	+ 65.117	+ 2888938	+ 4.469.214				
1912/913			— 110308	— 200	+ 70023	— 70.485				

NOTA : Transporturile de regie nu s socotesc.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 5.157 din 31 Iulie 1913, D. inginer-stagiari Bejan Grigore, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se consideră ca făcând parte din cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 2 Octombrie 1909, cînd a fost admis în cadre.

Prin decretul regal No. 5.159 din 31 Iulie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Leonida Dimitrie și d. inginer-ordinar clasa III Odo-bescu Ioan, actualmente aflați în cadrul detașat al corpului tehnic, sunt trecuți în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua cînd au demisionat din serviciul tehnic al comunei București.

Prin decretul regal No. 5.283 din 13 August 1913, D. inginer-stagiari Stoica Dumitru aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 1 Aprilie 1913, cînd a demisionat din serviciul ministerului industriei și comerțului.

Prin decretul regal No. 5.389 din 20 August 1913, se înaintază în grad, pe ziua de 16 August 1913, următorii domni ingineri, atît din cadrul ordinar cît și din cadrul detașat al corpului tehnic al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ȘEF CLASA II

Georgescu Aurelian P., inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I, dela 1909 Decembrie 20 ;

Niculescu George I., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Buzău, avînd gradul de inginer-ordinar clasa I, dela 1908 Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 4.617 din 21 Iunie 1913).

Al cincilea rînd la alegere

b) Mirea Ștefan N., în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1910 Maiu 10.

Al cincilea rînd la vechime

Vidrașcu George, inspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1907 Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la acelaș decret).

Al cincilea rînd la vechime

Metaxa Alexandru Asim., inginer-asistent la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1909 Aprilie 1.

Al șaselea rînd la alegere

a) Ifrim George N., sub-inspector clasa IV la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1910 Aprilie 1;

b) Pașcanu Florea, în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1910 Iulie 1.

Prin decretul regal No. 5.390 din 20 August 1913, se înaintează la gradul de conductor principal clasa II, pe ziua de 16 August 1913, următorii d-ni conducători clasa I din cadrul ordinar, al căror nume urmează :

Gheorghiaș Nicolae, în serviciul de poduri și șosele din județul Bacău, avînd gradul de conductor clasa I, dela 1904 Aprilie 1;

Panaiteșcu Nicolae, în serviciul de poduri și șosele din județul Vâlcea, avînd gradul de conductor clasa I, dela 1906 Maiu 10;

Iliescu Mihail, în serviciul de poduri și șosele din județul Ilfov, avînd gradul de conductor clasa I, dela 1899 Maiu 10.

Prin decretul regal No. 5.554 din 7 Septembrie 1913, D. in-

giner-stagiar Georgescu Gheorghe C., actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 1 Aprilie 1913, cînd a demisionat din serviciul ministerului industriei și comerțului; iar d. inginer-stagiar Stoica Dumitru, care din eroare a fost trecut în cadrul de disponibilitate, se rechemă, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul detașat), d-sa aflîndu-se în serviciul sus zisului departament.

Prin decretul regal No. 5.660 din 18 Septembrie 1913, D. inginer-șef clasa II Costinescu Nicolae G., actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se trece în cadrul de disponibilitate al aceluiaș corp, pe ziua de 1 Septembrie 1913, cînd a demisionat din postul ce ocupa în serviciul tehnic al comunei București.

Prin decretul regal No. 5.668 din 19 Septembrie 1913, se înaintează la gradul de conductor principal clasa II, pe ziua de 1 Octombrie 1913, următorii d-ni conductori clasa I din cadrul ordinar, al căror nume urmează:

Constantinescu Vasile, în serviciul de poduri și șosele din județul Olt, avînd gradul de conductor clasa I, dela 1906 Maiu 10;

Cazaban Teodor, în serviciul de poduri și șosele din județul Iași, avînd gradul de conductor clasa I, dela 1904 Aprilie 1;

Ionescu Ștefan, atașat în minister, avînd gradul de conductor clasa I, dela 1903 Iulie 1.

Prin decretul regal No. 5.669 din 19 Septembrie 1913, se înaintează în grad. pe ziua de 1 Octombrie 1913, următorii domni ingineri din cadrul ordinar al corpului tehnic, al căror nume urmează:

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 5.389 din 20 August 1913).

Al șaselea rînd la alegere

a) Sencovici Dimitrie T., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Vilcea, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1910 Maiu 10;

b) Hălăceanu Ioan C., subșef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II, dela 1910 Maiu 10.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la acelaș decret).

Al șaselea rînd la vechime

Papanicoglu Mihail, subșef de secție la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1909, Aprilie 1.

Al șaptelea rînd la alegere

a) Tipărescu Nicolae, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1910, Iulie 1 ;

b) Lăzărescu Nicolae, inginer-atașat clasa III la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III, dela 1909, Iunie 15.

Prin decretul regal No. 5.690 din 24 Septembrie 1913, se recunoaște d-lui inginer Sfințescu Cincinat I., actual subșef de secție în serviciul administrațiunii căilor ferate, o vechime de 2 ani și 11 luni, în gradul de inginer-ordinar clasa III, ce posedă actualmente în cadrele corpului tehnic. ¹⁾

Prin decretul regal No. 5.691 din 24 Septembrie 1913, se recunoaște următorilor d-ni ingineri încă o vechime în gradele ce posedă actualmente în corpul tehnic, după cum urmează :

D-lui inginer-ordinar clasa I Christea Constantin, o vechime de șase luni ;

1) Raportul No. 25.879 din 17 Septembrie 1913, al d-lui ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D. inginer Sfințescu Cincinat I., absolvent cu diplomă al școalei de poduri și șosele, a funcționat în serviciul ministerului agriculturii și domeniilor, dela 1 Iulie 1910 și pînă la 1 Octombrie acelaș an, cînd a fost trimis cu bursă de academia romînă în străinătate, pentru studiul edilității publice.

În vedere că d. inginer Sfințescu, la numirea d-sale în serviciul sus zisului departament, a omis a cere să fie admis în corpul tehnic și, în considerațiune că, pentru îndeplinirea misiunii cu care a fost însărcinat de academia romînă, a făcut studii, ca bursier, în Germania, dela 1 Octombrie 1910 pînă la 1 Iunie 1913.

Pentru aceste motive, subscrisul am onoarea a propune Maiestății Voastre ca, timpul de 2 ani și 11 luni, să conteze ca vechime în gradul actual de inginer-ordinar clasa III, pe care-l posedă d. inginer Sfințescu.

Și rog, prea plecat, pe Maiestatea Voastră, să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de lege.

D-lui inginer-ordinar clasa II Paraschivescu Badea C., o vechime de nouă luni ;

D-lui inginer-ordinar clasa II Gheorghiu Ioan V., o vechime de un an și 8 luni. ¹⁾

In administrația centrală a Ministerului și Consiliului tecnic superior.

Noi, ministrul secretar de Stat ad interim la departamentul lucrărilor publice,

1) Raportul No. 25.878 din 17 Septembrie 1913, al d-lui ministru al lucrărilor publice către M. S. Regele.

Sire,

D-nii ingineri Christea Constantin, Paraschivescu Badea C. și Gheorghiu Ioan V., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, au fost numiți în serviciul administrațiunii căilor ferate, cei doi din urmă în posturile de inginer-asistent și cel de al treilea în postul de control clasa II.

Posturile în cari acești d-ni ingineri au fost numiți, neliind retribuite cu salariul corespunzător gradului de inginer-ordinar clasa III la care sus numiții aveau dreptul, conform legii de organizare a corpului tehnic, nu au fost înscrși în cadrele acestui corp decât atunci când li s'au prevăzut în bugetele serviciilor respective, unde se găseau în funcțiune, salariul corespunzător gradului de inginer-ordinar clasa III.

Măsura luată în privința inginerilor de a nu fi înscrși în cadrele corpului tehnic din cauză că salariul funcțiunii în care erau numiți nu corespundea cu acel al gradului, nu trebuia aplicată în aceste cazuri de oarece funcțiunile în chestiune nu erau decât o pregătire a inginerilor pentru funcțiuni superioare, astfel că timpul petrecut în aceste funcțiuni inferioare, urmează a li se considera ca vechime în cadrele corpului tehnic după cum s'a recunoscut și inginerilor trimiși la studii în străinătate.

În vederea acestor împrejurări și pentru a se repara nedreptatea făcută d-lor ingineri Christea Constantin, Paraschivescu Badea și Gheorghiu Ion, cari au rămas într-o stare de inferioritate ca grad față de colegii lor din aceiaș promoțiune, am onoarea a propune Maiestății Voastre ca în gradele actuale ce numiții d-ni ingineri posedă în corpul tehnic, să li se conteze ca vechime :

D-lui inginer-ordinar clasa I Christea Constantin, șase luni ;

D-lui inginer-ordinar clasa II Paraschivescu Badea C., nouă luni ;

D-lui inginer-ordinar clasa II Gheorghiu Ioan V., un an și opt luni.

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere semnând alăturatul proiect de decret.

Decidem :

Art. I. D. inginer inspector general George Panait, secretar general al ministerului, este autorizat să încuviințeze cheltuelile în numele nostru, să rezolve toate chestiunile cuvenite, să semneze toată corespondența, precum și ordonanțele de plată și de delegație pentru toate serviciile publice pendinte de acest minister, în limita creditelor ce sunt deschise prin buget și osebite legi, conform dispozițiilor legii contabilității publice și a regulamentelor de administrație, să semneze permisele de liberă călătorie pe căile ferate, precum și deciziunile pentru numirea personalului inferior.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 27 Septembrie 1912.

No. 27.199.

Ministru ad interim, Take Ionescu.

În serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 5.508 din 30 August 1913, D. inginer ordinar clasa III Anghelescu Virgiliu Apostol, actualmente aflat în cadrul detașat al corpului tehnic, se numește pe ziua de 1 Septembrie 1913, în serviciul de poduri și șosele, și totdeodată se trece, pe aceiași zi, în cadrul ordinar al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 5.549 din 7 Septembrie 1913, D. inginer Tămășescu George, actualmente aflat în serviciul direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, se lasă în disponibilitate, pe ziua de 1 Octombrie 1913, spre a-și exercita drepturile la pensie.

Prin decretul regal No. 5.551 din 7 Septembrie 1913, următorii d-ni ingineri din serviciul de poduri și șosele, sunt puși în retragere din oficiu, pe ziua de 1 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiune și anume :

D. inginer-șef clasa I Bruneanu Nicolae, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dîmbovița ;

D. inginer-șef clasa II Panaitescu Cristea, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Rîmniciu-Sărat ;

D. inginer-ordinar clasa I Popovici Grigore, actual subșef al serviciului de poduri și șosele din județul Ilfov ;

D. inginer-ordinar clasa I Ianoli Constantin, în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere sporirea serviciului de poduri și șosele prin noile teritorii anexate Statului român,

Decidem :

Art. I. Se înființează o nouă circumscripțiune a VII-a de poduri și șosele cari va cuprinde județele Tîlcea și Constanța precum și noile teritorii ocupate.

Art. II. D. inginer-șef Ștefan Cristodulo, din serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, este însărcinat cu inspectarea sus zisei circumscripțiuni pentru care-și va stabili reședința la Constanța.

Art. III. D. inginer-șef Ștefan Cristodulo, va beneficia de diurna lunară prevăzută de art. 55 alin. „ din regulamentul corpului tehnic.

Art. IV. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei decizii.

Data la 23 August 1913.

No. 23.883.

Ministru, **Al. Bădărău**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa I Ciumetti Steriu G., actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Vaslui și d. inginer-ordinar clasa III Anghelescu Virgiliu Apostol, care prin decretul regal No. 5.508 din 30 August a. c., este numit în serviciul de poduri și șosele, sunt atașați, pe ziua 1 Septembrie 1913, în calitate de șefi de serviciu în teritoriile noi ocupate, cel dintîiu în circumscripția Silistra și cel de al doilea în circumscripția Dobrici.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 2 Septembrie 1913.

No. 24.362

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere sporirea serviciului de poduri și șosele prin noile teritorii anexate Statului român,

Decidem :

Art. I. Inspecțiunile generale de poduri și șosele se stabilesc pe viitor după cum urmează :

Inspecțiunea I cuprinzînd județele Mehedinți, Dolj, Gorj, Romanai și Vilcea :

Inginer-șef clasa II Tzăpîrdea Constantin.

Inspecțiunea II cuprinzînd județele Olt, Argeș, Teleorman, Dîmbovița și Muscel :

Inspector general clasa II Carcalechi Sergiu.

Inspecțiunea III cuprinzînd județele Vlașca, Ilfov, Prahova și Ialomița :

Inspector general clasa I Panait George.

Inspecțiunea IV cuprinzînd județele Buzău, Rîmnicu-Sărat, Putna, Brăila și Covurlui :

Inspector general clasa II Chiriac Arghir.

Inspecțiunea V cuprinzînd județele Tecuciu, Tutova, Fălciu, Vaslui și Bacău :

Inspector general clasa II Stroescu Teodor.

Inspecțiunea VI cuprinzînd județele Iași, Roman, Neamțu, Suceava, Botoșani și Dorohoi :

Inspector general clasa II Papadopol Iacob N.

Inspecțiunea VII cuprinzînd județele Tulcea, Constanța, Silistra și Dobrici :

Inginer șef clasa I Christodulo Ștefan.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 3 Septembrie 1913.

No. 24.507.

Ministru, **Al. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere dispozițiunile art. 1 din legea generală de pensuni,

Decidem :

Art. I. D. inginer Matei Brăescu, actualmente aflat în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiuă.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 3 Septembrie 1913.

No. 24.511.

Ministru, Al. Bădărău.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul prefecturii județului Mehedinți sub No. 3.462 din a. c.

Decidem :

Art. I. D. George Crăciunescu se numește în mod provizoriu și pe ziua de 1 Septembrie 1913, în postul de arhitect la județul Mehedinți, plătit cu 400 lei lunar din bugetul drumurilor județului.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 19 Septembrie 1913.

No. 26.212.

Ministru, Al. Bădărău.

=====

In serviciul Direcțiunei generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă.

Prin decretul regal No. 5.506 din 30 August 1913, se aprobă mutarea următorilor ingineri din serviciul direcțiunii generale a porturilor și a căilor de comunicație pe apă, pe ziua de 20 August 1913, și anume :

D. inginer-ordinar clasa I, Philippide Mihail, actual inspector la direcțiunea de navigație fluvială, în biurul tehnic din Bucu-

rești al serviciului porturilor maritime, retribuit cu 600 lei lunar și 250 lei diurnă pe lună.

D. inginer-ordinar clasa I, Ionescu Corneliu, actual șef de secție la divizia serviciului hidraulic din Galați, în postul de inspector la direcțiunea serviciului de navigațiune fluvială, retribuit cu 600 lei lunar și 300 lei diurnă, după buget.

Prin decretul regal No. 5.692 din 24 Septembrie 1913. D. inginer-ordinar clasa II Roșu Alexandru A., actual șef de secție în serviciul administrațiunei căilor ferate, se trece pe ziua de 16/29 Septembrie 1913, în postul de șef de secție la serviciul hidraulic, pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă.

Prin decretul regal No. 5.701 din 24 Septembrie 1913, D. căpitan-comandor Toescu Vasile, actual căpitan-principal al portului Constanța, nefiind încă rechemat în cadrele marinei militare, se menține în serviciul inspectoratului general al navigațiunii și porturilor pendinte de direcțiunea generală a porturilor și a căilor de comunicațiune pe apă și se trece, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de comisar maritim al portului Sulina, în locul ce devine vacant prin transferarea d-lui căpitan în rezervă Botez Eugeniu în postul de căpitan-principal al portului Constanța.

In administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 5.158 din 31 Iulie 1913, D. inginer Dumitrescu Alexandru se reprimește în serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1/14 August 1913, în postul de șef de secție la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea porturilor.

Prin decretul regal No. 5.391 din 20 August 1913, D. Pinchis Avram I., se confirmă în postul de subșef de secție clasa III ce ocupă actualmente în serviciul administrațiunii căilor ferate, de oarece a obținut împămîntenirea cu dispensă de stagiul prin legea sancționată cu decretul No. 4.758 din 1 Iulie 1913 și promulgată în Monitorul Oficial No. 74 din 4/17 Iulie 1913.

Prin decretul regal No. 5.548 din 7 Septembrie 1913, D. in-

spector general clasa I Ottolescu Scarlat, actual director al serviciului lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiune.

Prin decretul regal No. 5.555 din 7 Septembrie 1913, următorii domni ingineri din serviciul administrațiunei căilor ferate sunt puși în retragere din oficiu, pe ziua de 1 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiune pe acea zi, și anume :

D. inspector-general Gallea Nicolae, actual subdirector de serviciu clasa I ;

D. inginer-șef clasa I Istrati Vasile I ;

D. inginer-șef clasa I Antonescu Vălsan Petre D., actual inspector clasa I ;

D. inginer-ordinar clasa I Isvoranu George G., actual șef de secție clasa I, și

D. inginer-ordinar clasa II Teodoru Petre, actual subșef de secție clasa II.

Prin decretul regal No. 5.619 din 12 Septembrie 1913, se primește demișiunea d-lui inginer-șef clasa I Vasilescu George M., pe ziua de 1 Septembrie stil nou 1913, din postul de inspector principal clasa I ce ocupa în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată se trece, pe aceiași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 5.622 din 12 Septembrie 1913, se aprobă înaintarea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 15 Septembrie stil nou 1913 și anume :

D. inginer-șef clasa I Guțu Victor St., actual inspector principal clasa II, în postul de inspector principal clasa I ;

D. inginer-ordinar clasa I Negulici Ioan P., actual șef de biou tehnic clasa II, în postul de inspector principal clasa III ;

D. inginer-ordinar clasa II Trofin Ioan D., actual inginer-atașat clasa I, în postul de șef de biou tehnic clasa II ;

D. inginer-ordinar clasa II Ioanide Grigore N., actual inginer atașat clasa II, în postul de inginer atașat clasa I ;

D. inginer-ordinar clasa II Costinescu Dan Eug., actual inginer atașat clasa III, în postul de inginer atașat clasa II.

Prin decretul regal No. 5.695 din 24 Septembrie 1913, D. doctor Manolescu Constantin I., actual medic-șef ajutor clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, se pune în retragere din oficiu, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensune pe aceeași zi.

Decorațiuni.

Prin decretul regal No. 4.532 din 14 Iunie 1913. se numesc membrii ai ordinului Coroana României,

In gradul de Comandor

Pascu (Radu), inginer-șef clasa I la ministerul industriei și comerțului;

In gradul de Ofițer

Anastasie (Ioan Gh.), inginer la primăria Capitalei;

Barbaciou (C.), inginer-șef la societatea petroliferă «Steaua României».

Prin decretul regal No. 4.533 din 14 Iunie 1913, se numește membru al Ordinului Coroana României,

In gradul de Cavaler

Quintescu (Paul), inspector industrial, la ministerul industriei și comerțului.

Prin decretul regal No. 4.706 din 25 Iunie 1913, se numesc membrii ai Ordinului Steaua României,

In gradul de Mare Ofițer

Dragu (Teodor), inginer inspector general, subdirector general al căilor ferate;

Mironescu (Constantin M.), inginer inspector general, director al școlii naționale de poduri și șosele;

Ottolescu (Scarlat), director de serviciu la căile ferate;

In gradul de Comandor

Pe domnii :

Balaban (Emil), director de serviciu la căile ferate;

Contr'amiral Barbieri (Nicolae), inspector general al porturilor;
Cosmovici (Gheorghe S.), director de serviciu la căile ferate;
Israti (Vasile I.), inginer;
Mareș (Alexandru), director de serviciu la căile ferate;
Radu (Ilie), inginer inspector general, director general al serviciului de studii și construcții;
Zahariade (Petre), director de serviciu la căile ferate.

In gradul de Ofițer

Pe domnii :
Baiulescu (Romulus), subdirector de serviciu la căile ferate;
Beleș (Aureliu), subdirector general al serviciului de studii și construcții;
Carcalechi (Sergiu), inginer inspector general, inspector al șoselelor;
Ottolescu (Mircea), inspector principal clasa I la căile ferate;
Pfeiffer (Grigore), profesor de chimie la școala națională de poduri și șosele;
Radovici (Petre F.), inginer șef la serviciul de studii și construcții.

In gradul de Cavalier

Pe domnii :
Antonescu (Grigore D.), inspector principal la căile ferate;
Arsenescu (Aurelian), inspector general, șef de serviciu în direcția generală a poștelor, telegrafelor și telefoanelor;
Budișteanu (Petre C.), inginer diriginte la serviciul hidraulic;
Dimo (Petre), subdirector de serviciu în ministerul lucrărilor publice;
Duiliu (Marcu), arhitect, membru în consiliul tehnic superior;
Eiseneker (Carol), preparator de fizică la școala națională de poduri și șosele;
Scutaru (Gheorghe), inginer-inspector de tracțiune la căile ferate;
Vasilu (Matei C.), inginer, inspector principal la căile ferate;
Wagner (Alexandru), inginer, inspector principal la căile ferate;
Zahariade (Alexandru), inginer, inspector de tracțiune la căile ferate.

Prin decretul regal No. 4.708 din 25 Iunie 1913, se numesc membrii ai Ordinului Coroanei României,

In gradul de Mare Ofițer

Zanne (Iuliu), inginer inspector general al serviciului de poduri și șosele.

In gradul de Comandor

Pe domnii :

Antonescu-Vîlsan (Petre), inspector principal la căile ferate la Pitești ;

Arghirescu (Constantin), inginer-șef al județului Dorohoi ;
 Danielescu (Dumitru), subdirector de serviciu la căile ferate ;
 Dumitrescu (Anghel), subdirector de serviciu la căile ferate ;
 Răileanu (Constantin), subdirector de serviciu la căile ferate ;
 Tzâpîrdea (Constantin C.), inginer-șef în serviciul inspectoratului de poduri și șosele.

In gradul de Ofițer

Pe domnii :

Bedreag (Ștefan G.), inginer la șantierul naval din Turnu-Severin ;

Burghel (Teodor), inspector principal clasa II la căile ferate (lași) ;
 Burki (Victor), șef de secție clasa II la căile ferate la Ploești ;
 Chiricuța (Anton D.), inginer-șef de secție la construcția și exploatarea porturilor maritime ;

Cristodulu (Ioan A.), inginer-șef, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Muscel ;

Eremia (Tiberiu), inginer, antreprenor de lucrări din București ;

Guțu (Victor), inginer inspector principal la căile ferate București ;

Ionescu (Ion), inginer la șantierul naval din Turnu-Severin ;

Mandrea-Teodoru (Dumitru), inginer atașat clasa II la căile ferate ;

Mateescu (Ștefan), șef de divizie la căile ferate la București ;

Radu (Gheorghe E.), inginer-șef, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Covurlui ;

Stănculescu (Filip), inginer la șantierul naval din Turnu-Severin ;

Vidrașcu (Gheorghe), inginer inspector principal la căile ferate București.

Prin decretul regal No. 4 709 din 25 Iunie 1913, se numesc membrii ai Ordinului Coroana României.

In gradul de Cavalier

Pe domnii :

Alexandrescu (Alexandru), șef de secție clasa II la căile ferate Buzău ;

Alexandrescu (Nicolae), subinspector clasa II la căile ferate (Galați) ;

Anastasiade (Ioan), șef de secție clasa II la căile ferate (Sinaia) ;

Botez (Eugeniu I.), inginer atașat clasa II la căile ferate ;

Călugăreanu (Atanasie), inginer, șef de secție la căile ferate (București) ;

Capriel (Iosif), șef de divizie la căile ferate (București) ;

Condeescu (Ioan P.), șef de secție clasa II la căile ferate (București) ;

Constantinescu (Nicolae), șef de secție clasa II la căile ferate (Galați) ;

Culcer (Radu), arhitect clasa II la căile ferate (București), și

Hurmuzescu (Mihai), inspector clasa II la căile ferate (Iași).

Prin decretul regal No. 4.710 din 25 Iunie 1913, se numesc membrii ai «Ordinului Coroana României».

In gradul de Cavalier

Pe domnii :

Mihăilescu (Dumitru), inginer, subșeful serviciului de poduri și șosele din județul Buzău ;

Moisiu (Gheorghe), inginer, inspector de tracțiune la căile ferate ;

Nițescu (Emil), subinspector clasa I la căile ferate Buzău ;

Penescu (Grigore G.), inginer, șeful serviciului de poduri și șosele din județului Olt ;

Tocilescu (Alexandru), șef de secție la căile ferate, și

Zlatko (Pascal), șef de secție la căile ferate.

Prin decretul regal No. 5.229 din 7 August 1913, s'a conferit: Ordinul «Coroana României».

In gradul de Mare Ofițer

D-lui Panait (George), inginer, inspector general clasa I, secretar general al ministerului lucrărilor publice.

LEGI SI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 4.320 din 6 Iunie 1913, s'a aprobat următorul :

Regulament pentru modificarea art. 1, 12 și 14 din regulamentul de aplicare al legii pentru organizarea corpului tehnic al ministerului lucrărilor publice.

Articol unic. Art. 1, 12 și 14 din regulamentul de aplicare al legii corpului tehnic al ministerului lucrărilor publice, se modifică după cum urmează :

Art. 1. (Art. 1 din lege). Corpul tehnic al ministerului lucrărilor publice se compune din :

Corpul de ingineri și corpul de conductori.

El cuprinde, în cece privește pe ingineri, următoarele categorii :

a) Ingineri de căi de comunicațiune (șosele), căi ferate și navigațiune ;

b) Ingineri de mine ;

c) Ingineri mecanici ;

d) Ingineri electriciani ;

e) Ingineri metalurgici.

Art. 12. (Art X și XI din lege). Înaintările în corp, începînd dela gradul de ingineri-ordinari clasa III și pînă la acel de inginerșef clasa I inclusiv, precum și a conductorilor de clasa III pînă la acela de conductor principal clasa I, se fac în baza tablourilor de înaintare, întocmite la începutul fiecărui an de comisiunea prevăzută la art. 10 din lege.

Comisiunea se compune din : Toți inspectorii generali din cadrul ordinar și detașat aflați în activitate de serviciu.

Pentru inginerii din cadrul detașat, vor fi chemați de comisiune și directorii serviciilor respective, spre a da toate deslușirile privitoare la inginerii din acel cadru și de care comisiunea ar avea nevoie.

Art 14. (Art. X și XI din lege). Pentru întocmirea tablourilor de care se vorbește la art. 12 al regulamentului, se va procede în modul următor :

Înainte de începutul lunii Decembrie a fiecărui an, propunerile de înaintări în corp se vor trimite ministerului, de către directorii de servicii, sau de autoritățile de cari depind inginerii și conductorii.

Propunerile de înaintare vor fi însoțite de un stat de serviciu, conform formularului stabilit de minister.

Directorul personalului din minister, care va îndeplini funcțiunea de secretar al comisiei inspectorilor generali, va adresa după aceste propuneri două tablouri : unul la alegere și altul la vechime.

Tabloul la alegere va cuprinde, pentru fiecare grad și clasă în parte și în ordinea alfabetică, numele celor propuși la înaintare prin alegere, depe actele primite la minister.

Tabloul la vechime va cuprinde, pentru fiecare grad și clasă în parte și în ordinea de vechime, numele tuturor inginerilor și conductorilor cari au îndeplinit stagiul prescris pentru înaintare.

Pentru cele două cadre, cadrul ordinar și cadrul detașat, se va întocmi un singur tablou la alegere și un singur tablou la vechime.

Ministerul va fixa numărul locurilor vacante în fiecare grad din cadrul corpului tehnic.

Propunerile de înaintări, tablourile întocmite de direcțiunea personalului, precum și lista vacanțelor fixată de minister, se vor prezenta comisiei inspectorilor generali de către secretarul acestei comisii, la prima întrunire fixată de art. 13 din regulament.

Prin decretul regal No. 5.519 din 2 Septembrie 1913 s'a aprobat următorul :

Regulament pentru funcționarea a două școale speciale de picheri și pentru organizarea corpului picherilor de poduri și șosele. ¹⁾

I. ȘCOALELE DE PICHERI

Art. 1. Școalele de picheri au de scop formarea de agenți tehnici, necesari tuturor serviciilor publice, pentru supravegherea construcției și întreținerii șoselelor, cum și a dependențelor lor, precum și a oricăror lucrări publice dependente de Stat, județ și comună.

1) Referat înregistrat la No. 28.784 din 17 August 1913.

Rezoluție

Se aprobă.—Se vor face formele legale pentru regulament.

Se va publica în Monitor raportul, regulamentul școalei și programul.

Bădărău.

Domnule Ministru,

Conformându-ne însărcinării ce ați binevoit a ne încredința prin decizia No. 18.697 din 21 Iunie a. c., avem onoarea a vă înainta alăturat. proiectul de regulament pentru organizarea și funcționarea școalelor de picheri, condițiile de admitere în școală și organizarea corpului picherilor, împreună cu programele cunoștințelor cerute la examenul de admitere, precum și a materiilor ce urmează a se preda în timpul celor 6 luni de școală; rugându-vă să binevoiți a dispune să se dea publicității, spre știința doritorilor de a urma cursurile școalelor.

Necesitatea înființării acestei școale este de mult simțită, ceeace a motivat în multe rânduri încercări de a le înjgheba, dar nu s'a ajuns la înfăptuirea lor, din diferite împrejurări. Întreg personalul tehnic a fost lovit de faptul că picherii, acești agenți direcți de execuție, sunt adesea lipsiți de multe din cunoștințele ce li se cer pentru îndeplinirea serviciului lor. Și totuși pînă acum se recrutează la întâmplare, fără nici o normă de studii și cunoștințe tehnice, nu se bucură de nici o stabilitate sau ordine la înaintări și nu au nici posibilitatea de a-și apropia cunoștințele tehnice necesare, din lipsa cărților speciale.

Prin înființarea școalelor, pe lângă pregătirea viitorilor picheri, se caută ca în acelaș timp și numerosul personal ce funcționează în prezent, să-și poată completa cunoștințele necesare, prin frecventarea cursurilor școalei, fără ca să sufere nici serviciile publice. Apoi, prin centigrifierea materiilor predate în școli, pe lângă că se economisește foarte mult timp elevilor, se va da posibilitate și picherilor mai vechi să poată consulta

Art. 2.—Picherii vor lucra sub direcțiunea și răspunderea inginerilor șefi de servicii și a conductorilor tehnici respectivi, pentru îndeplinirea însărcinărilor ce li se vor da.

Art. 3.—Pregătirea acestor agenți se va face în două școli speciale de picieri, una în București și alta în Iași, puse sub autoritatea Ministerului Lucrărilor Publice. Conducerea și administrația școlilor va fi încredințată diriginților, numiți prin decizie ministerială, dintre Conducătorii principali din corpul tehnic.

Art. 4. Învățământul în școlile de picieri este gratuit, absolvenții fiind obligați să servească cel puțin 2 ani în serviciile publice.

Art. 5. Toți elevii vor fi externi și vor îngriji singuri de întreținerea lor și de procurarea rechizitelor școlare.

un manual de cunoștinți speciale, iar elevilor școlii li se pune la îndemână în mod gratuit cărțile necesare studiilor.

Pentru a nu se stingheri mersul serviciilor publice, școlile vor funcționa în timpul dela 1 Octombrie—31 Martie, epocă de iarnă, când întreg personalul tehnic și de supraveghere este mai puțin ocupat cu lucrările pe teren.

Pregătirea elevilor se va face prin conferințe cu conținut mai mult practic, din aritmetică și geometrie, absolut necesară să premergea oricărei pregătiri ulterioare.

Apoi cunoștințele profesionale necesare picierilor grupate în 4 materii:

1. Cunoașterea materialelor și executarea construcțiilor;
2. Topografia elementară;
3. Noțiuni de drumuri și șosele;
4. Noțiuni de poduri de lemn și de zid: la care se adaugă:

Exerciții de caligrafie și schițe.

Exerciții de desenu și lucrări practice pe teren.

Credem, că aceste cunoștinți sunt de natură a deschide doritorilor de a se instrui în această specialitate, toate căile spre perfecționare.

În fine, foloasele acestor școli e sigur că nu vor întârzia să se resimtă în serviciile tehnice. De altfel, un corp de aproape 800 funcționari publici, înjghebat fără o pregătire prealabilă cît de elementară, era de neînchipuit, în vremea cînd în fiecare ramură de activitate se cere o serioasă specializare.

Este de asemeni absolut necesar ca odată cu înființarea școlilor, să se facă și organizarea corpului, spre a da un mai mare îndemn la lucru viitorilor picieri, arătîndu-li-se situația la care pot să aspire și care e rostul și condiția lor de funcționari publici: iar aceasta se impune cu atît mai mult, cu cît pînă acum nu există nici o urmă de reglementare a acestei categorii destul de numeroasă de funcționari.

De altfel, tendința școlilor înființate este de a primi în rîndurile ei pentru completarea cunoștințelor și pe actualii picieri, astfel ca peste

Art. 6.—Cursurile școalelor încep în fiecare an la 1 Octombrie și țin 5 luni. Ele vor cuprinde următoarele materii :

1. Aritmetica elementară ;
2. Geometria elementară ;
3. Cunoașterea materialelor și executarea construcțiilor ;
4. Topografia elementară ;
5. Noțiuni de drumuri și șosele ;
6. Noțiuni de poduri de lemn și de zid ;
7. Exerciții de caligrafie și schițe ;
8. Exerciții de desen și lucrări practice pe teren.

Art. 7.—Predarea materiilor se va face prin conferințe ținute de către conductorii delegați de ministerul lucrărilor publice, după propunerea dirigintelui școlii respective.

Toate materiile vor fi scrise și centigrafiate prin îngrijirea dirigintelui, împărțindu-se colile respective gratuit tuturor elevilor.

Art. 8.—Fiecare materie se va preda conform programului analitic anexat, făcându-se în timpul cursurilor repetițiile și interogațiile, ce se vor socoti necesare.

Art. 9.—Elevii școalelor de picheri vor fi supuși la toate regulile de ordine, discipline și asiduitate la cursuri, examene și lu-

maximum 10 ani să nu se mai găsească în serviciu nici unul care n'a trecut prin școală. Este dar în strînsă legătură modul de organizare și funcționare al școalelor, cu modul de organizare al corpului picherilor.

Apoi, pentru uniformizare și spre a se putea întrevăde rezultatele acestor școli, s'a întocmit și programul analitic al tuturor materiilor ce se vor preda în timpul celor 6 luni, cuprinzînd cunoștințele absolut necesare oricărui picher, atît în serviciile de poduri și șosele ale Statului, cît și ale județelor și comunelor urbane.

Proiectul de regulament anexat, în care este arătat modul de funcționare al școalelor, programul cunoștințelor cerute la concursul de admitere și programul materiilor ce se vor preda în ambele școli de picheri fac parte integrantă și asigură realizarea așteptărilor tuturor acelor care se interesează de buna executare și întreținere a lucrărilor publice și de viitorul corpului de picheri.

Binevoii vă rugăm, Doamne Ministru, a primi încredințarea profundului nostru respect.

C. Demetrescu-Crețu,

Conducător principal în ministerul lucrărilor publice.

C. St. Stoicescu,

Conducător principal în serviciul tehnic al județului Iași.

crări, cari vor fi stabilite de diriginții școalelor, prin dispoziții de ordine interioară, ce vor găsi cu cale să ia.

Art. 10.— Pentru constatarea cunoștințelor dobândite de elevi, se vor ține în timpul cursurilor examinări parțiale, iar la finele anului școlar în ultimele 10 zile, examene generale. Notele de merit vor merge dela 0 pînă la 20. Se va da de asemenea de către diriginte o notă de merit anuală, pentru purtarea și asiduitatea fiecărui elev.

Examenul general de absolvire se va trece înaintea unei comisiuni compusă dintr'un inginer șef de județ, delegat de minister dirigintele școalei și conferențiarul respectiv.

Art. 11.— Elevii cari vor fi obținut ca medie generală de absolvire nota minimă de 13, vor fi considerați ca absolvenți ai școalei și li se vor libera *un certificat de capacitate pentru picheri*, în puterea cărui vor fi numiți de preferință, ca picheri clasa III-a, atașându-i, facultativ, pentru cel puțin de 3 luni de diferite lucrări importante de construcție, pentru completarea cunoștințelor necesare.

II. CONDIȚIUNI DE ADMITERE ÎN ȘCOALA

Art. 12.— Tinerii cari doresc a fi înscriși în școală, vor adresa pînă la 20 Septembrie, direcțiunilor școalelor de picheri, o cerere scrisă și subscrisă de însuși candidații, însoțind-o de actele cerute la art. 13.

Art. 13.— Pentru a fi primiți la concurs, candidații vor dovedi cu acte că au etatea de 21 ani împliniți, că au satisfăcut legea de recrutare, că au absolvit cursul primar și că sunt sănătoși.

Vor fi admiși în școală fără concurs, actualii picheri și șefii cantonieri, cari au o vechime de cel puțin 2 ani; absolvenții a 4 clase secundare, precum și sergenții reangajați, eliberați din armată, cari vor avea certificatul de absolvirea cursului primar.

Art. 14.— Concursul de admitere va fi scris și oral, asupra aritmeticei, geometriei, geometriei, istoriei, geografiei țării și scrierei, prevăzute în alăturatul program de admitere în școala de picheri și va începe în ziua de 21 Septembrie.

Art. 15.— Elevii fiecărei școale vor fi în număr de maximum 50, din cari: parte dintre actualii picheri și șefi de cantonieri, trimiși de serviciile respective, după cerere și din oficiu, începîndu-se cu cei mai vechi, cu obligația de a urma școala; și parte dintre candidații reușiți la concurs, sau admiși în baza art. 13.

Art. 16.—Pentru înlesnirea elevilor, ministerul va acorda picherilor și șefilor-cantonierilor, treptat și fără ca să sufere serviciile, detașeri de câte 5 luni, avînd dreptul numai la salariul gradului; ei vor fi admiși în școală cu preferință, spre a-și completa cunoștințele, după care își vor relua serviciile cu drepturile ce le aveau cîștigate, numai dacă au obținut certificatul de absolvire.

Pentru ceilalți elevi, în limita fondurilor disponibile prevăzute în buget, se va acorda cel mult la 15 elevi din cei mai meritoși din fiecare școală, un ajutor lunar de 45 lei, în timpul celor 5 luni de cursuri.

III. ORGANIZAREA CORPULUI DE PICHERI

Art. 17. — Picherii se numesc de către Ministerul lucrărilor publice, în ordinea mediilor generale obținute în școala de picheri și a vacanțelor eventuale. Ei pot fi suspendați sau înlocuiți în urma raportului făcut de șeful serviciului și a cercetării făcute de un inspector general, care va asculta și apărarea învinuitului.

Art. 18. — Cadrul corpului de picheri și salariul lor lunar se fixează astfel :

Picheri principali	clasa I-a	250 lei lunar		
»	»	»	II-a	200 » »
»	ordinari	»	I-a	150 » »
»	»	»	II-a	125 » »
»	»	»	III-a	100 » »
»	provizorii	80 » »		

În aceste salarii sunt cuprinse toate cheltuelile de deplasare în interiorul ocolului, fiind obligați a avea mijloace de transport și a locui în mijlocul ocolului.

Pentru deplasări eventuale în afară de ocoluri, li se va plăti o diurnă de 3 lei pe zi, fără ca totalul să depășească jumătatea salariului.

Art. 19. — Numărul picherilor din orice clasă nu va putea fi mai mare decît $\frac{2}{3}$ din numărul celor din clasa imediat inferioară.

Înaintările dela o clasă la alta, se vor face de către Ministru în urma propunerilor șefilor de servicii, la alegere și vechime, după un stagiul de cel puțin 4 ani în clasa imediat inferioară, iar proporția va fi de 2 la alegere și 1 la vechime. Înaintările de picheri principali se vor face numai la alegere, după un stagiul de cel pu-

țin 5 ani, în urma raportului inspectorului general, constatînd merite deosebite.

Art. 20. — Picheri clasa III-a se vor numi:

a) Dintre absolvenții școalei de picberi;

b) Dintre absolvenții a 4 clase secundare, cari ar depune examenul final al școalei, ca pregătiți în particular și numai în primii 5 ani de funcționare a școalelor.

Art. 21. — Nimeni nu poate fi numit picber decît în clasa III-a, înaintînd apoi în clasele următoare conform art. 19, dacă a făcut școala de picberi și este recomandat de către șeful de serviciu.

Art. 22. — Picherii demisionați, vor putea fi reprimiți în corp cu drepturile ce aveau, dacă sunt absolvenți ai școalei și nu vor avea o întrerupere de serviciu mai mare de 5 ani.

Art. 23. — Picherii absolvenți ai școalei, avînd 4 clase secundare și o vechime de 10 ani în corpul de picberi, vor putea fi admiși fără examen în Școala de Conducători în urma raportului favorabil al inspectorului general din circumscripția respectivă.

IV. DISPOZIȚII TRANSITORII

Art. 24. — În lipsă de picberi absolvenți se vor numi picberi provizorii, fără să fi urmat școala, dintre actualii șefi cantonieri meritoși, precum și dintre absolvenții învățămîntului primar, cari au obținut în armată gradul de subofițer.

Funcția de șef-cantonier se va desființa, pe măsură ce școalele de picberi vor da un contingent suficient de absolvenți.

Art. 25. — Personalul care funcționează pe lîngă serviciile tehnice ale Statului, județelor și comunelor ca picberi, supraveghetori și șefi-cantonieri, vor fi menținuți și în viitor, întrucît locurile lor nu vor fi cerute de către absolvenții școalelor de picberi.

Picherii cari cu 20 de ani de serviciu, precum și acei ce au trecut vîrsta de 50 ani, își vor păstra locurile lor și în viitor, fiind scutiți de a mai urma cursurile școalei și de a depune examen, însă fără a mai avea drept să fie înaintați; iar toți acei cari au mai puțin de 20 ani de serviciu la data promulgării acestui regulament, vor fi chemați în serii de către minister spre a urma cursurile școalei.

Picherii cari au 10 ani de serviciu, vor fi primiți să depună examenul general de absolvirea școalei ca pregătiți în particular, beneficiînd de dispozițiile art. 16.

Art. 26. --- Prezentul regulament se va pune în aplicare la 1 Septembrie 1913.

Orice dispoziții sau regulamente contrare sunt anulate.

***Programul cunoștințelor cerute la examenul
de admitere în școlile de picheri din
București și Iași.***

I

ARITMETICA

Cele patru operațiuni asupra numerelor întregi.

Fracțiuni ordinare și operațiunile lor.

Fracțiuni zecimale și operațiunile lor.

Sistemul metric: unități de lungime, suprafață, volum, capacitate, greutate.

Regula de trei simplă.

Amestecături, asociații, dobânda simplă.

II

GEOMETRIA

Linii drepte, curbe, frînte, verticale, orizontale, perpendiculare, oblice, paralele.

Unghiuri drepte, ascuțite, obtuse.

Triunghiuri: dreptunghi, ascutunghi, obtusunghi, echilateral, isoscel, scalen.

Patrulater: patrat, dreptunghi, paralelogram, romb, trapez.

Poligoane, cerc.

Măsura suprafețelor.

Corpuri solide: piramida, prisma, cubul, paralelipipedul, cilindrul, conul.

Măsura corpurilor solide.

III

ISTORIA ȘI GEOGRAFIA ȚĂRII

Cunoștințele predate în cursul primar.

IV

O PROBĂ ÎN SCRIS

O scrisoare, o petiție, o compunere oarecare, pentru a se putea dovedi din cercetarea ei, cunoștințele concurentului la *scriere, gramatică, ortografie, compunere*.

Programul analitic al școalelor de picheri din București și Iași

I

ARITMETICA ELEMENTARĂ

1. Definițiuni.

Despre unitate.

„ număr.

Aritmetică.

Numele numerelor, formarea numerelor.

Sistema numerotațiunei zecimale.

2. Operațiuni asupra numerelor întregi.

a) Adunarea cu proba ei.

b) Scăderea cu proba ei.

c) Înmulțirea cu diferite cazuri și proprietățile principale ale produsului de doi sau mulți factori.

d) Împărțirea: diferite cazuri și proprietățile principale.

3. Numere fracționare.

a) *Numere fracționare ordinare.*

Definițiuni.

Scrierea numerilor fracționare ordinare.

Comparațiunea valorii fracțiilor numerilor fracționare cu valoarea unui obiect întreg.

Proprietățile numerilor fracționare.

Aducerea fracțiilor la același numitor.

Adunarea, scăderea, înmulțirea, împărțirea numerilor fracționare.

b) *Numere fracționare zecimale.*

Definițiuni. Proprietăți.

Adunarea, scăderea, înmulțirea, împărțirea numerilor fracționare zecimale.

Transformarea fracțiilor ordinare în fracțiuni zecimale și viceversa.

4. Sistemul metric.

Unități de lungime, de suprafață, de volum, de greutate.

Exerciții practice de măsurat.

5. Rapoarte și proporții.

Definițiuni. Proprietăți.

Despre mărimile care variază în raport direct sau raport invers.

Aplicațiunile generale ale mărimilor proporționale.

6. Regula de trei simplă.

Despre dobânzi: Dobânda simplă și compusă.

Asociații.

La fiecare chestiune se vor face exerciții și probleme cu aplicațiuni practice.

II

GEOMETRIA ELEMETARĂ

a) Geometrie plană

Definițiuni,

1. Despre punct.

2. a) Linia dreaptă: linia verticală, orizontală și linia oblică.

Linii paralele.

Măsura liniei drepte.

b) Linia curbă: Descrierea circumferinței.

3. Linii drepte duse în circumferință: raza, diametru, coarda, secanta, tangenta, arcu.

4. Diviziunea circumferinței în grade.

5. Măsura în metrii a lungimei circumferinței și a lungimei unui arc.

6. Despre unghiuri.

Unghiuri adiacente, unghi ascuțit și unghi obtus, unghi drept.

Egalitatea unghiurilor.

Măsura unghiurilor.

7. Despre poligoane:

Suprafață plană sau plan. Poligon.

a) Triunghiuri: triunghi dreptunghi, triunghi-ascuțit-unghi, obtus-unghi.

Triunghi echilateral, isoscel și scalen.

Probleme asupra construcțiunii triunghiurilor.

b) Patrulatere: pătratul, dreptunghiul, paralelogramul, romb, trapezul.

c) Poligoane de mai multe laturi:

Pentagon, exagon, etc.

Poligoane regulate.

Probleme relative la construcția poligoanelor regulate.

8. Despre cerc: definițiune.

9. Măsura suprafețelor: unități de măsură.

Măsura suprafeței pătratului.

„ dreptunghiului.

„ triunghiului.

„ paralelogramului.

„ trapezului.

„ unui poligon oarecare și descompunerea poligoanelor.

Măsura suprafeței unui poligon regulat.

„ cercului.

„ coroanei.

„ unui sector circular.

b) Geometria în spațiu

10. Plan, linie perpendiculară pe un plan, linie oblică pe un plan, planuri paralele, intersecția a două planuri.

11. Descrierea corpurilor geometrice.

Corp solid, volum, corp geometric.

a) Poliedrele : piramida, prisma, cubul, poliedrele regulate.

b) Corpurile rotunde : cilindrul circular, conul, sfera.

12. Măsura suprafețelor și a volumelor corpurilor enumerate mai sus.

La fiecare chestiune se vor face exerciții și probleme cu aplicațiuni practice la cubajul lemnăriei (grinzilor, scindurilor, piloților), figuri prismatice și conice de pietriș, zidării, săpături, împliniri, etc.

III

TECNOLOGIA

a) Noțiuni de recunoaștere a bunei calități și a defectelor materialelor

Apa.

Nisipul, extragerea, aprovizionarea, recepția.

Pietrișul de riu și de carieră, pietriș sfărâmat, extragerea, ciuruirea aprovizionarea, măsura figurilor, recepția.

Bolovani de riu și întrebuințarea lor (pavele și piatră spartă).

Piatră brută, degrosată, cioplită, de talie, mosaic.

Carriere. Extragerea pietrei. Unele pentru extragerea pietrei și cioplirea ei. Măsurarea pietrei.

Lemnul. Esențe uzuale (ștejar și brad).

Lemnărie rotundă (piloți, birne, bile, etc.....), semirobundă, cioplită din gros, equarizată.

Măsurarea lemnului, conservarea și întrebuințarea lor.

Varul gras și varul hidraulic.

Fabricarea varului în cuptoare simple; conservarea și întrebuințarea lui.

Stingerea varului.

Ipsozul și cimentul.

Cărămida: ordinară și presată, cărămidă silico-calcară (alb), dimensiuni, fabricarea cu mîna; malaxorul; arderea în cuptor simplu.

Țigle și olane de pămînt ars și de ciment.

Asfaltul și catranul.

Văpsele și uleiuri.

Prepararea mortarului de var alb și hidraulic și de ciment; dosage.

Betonul; prepararea și întrebuințarea lui; dosage.

Fer, fontă, tablă, sticlă, ardesie, eternit.

b) Executarea construcțiilor

Descrierea sumară a unei construcții: plan, elevații, secții, detașări.

Noțiuni despre schița locului unde se va construi lucrarea, trasarea axelor, însemnarea pe teren prin țărșuri a unei lucrări.

Reperarea țăruiilor, cînd se fac săpături.

Aprovizionarea materialelor și măsurarea lor.

Supravegherea executărei lucrărilor.

Săpături de fundații și sprijinirea lor; adîncimi dimensi.

Umpluturi.

Zidărie de piatră: brută, cioplită, în asize și mozaic.

Rostuire, tencuire.

Zidărie de cărămidă, așezarea cărămizilor; zidărie de cărămidă aparentă; bolți la uși și ferestre.

Strat izolat, ancorage, tencueli, tavanuri, coșuri.

Măsurarea zidărilor și a tencuielelor, vîruire,

Sgheaburi și burlane.

Acoperișuri: șarpante, astereală; învelitori cu scînduri, stuf, țigle, carton gudronat, tinichea, eternit. Pereți de scînduri, pereți de zăbrele.

Schele, lemnăria necesară; montarea și demontarea schelelor.

Pardoseli: de pămînt, de lemn, de cărămidă, beton, dale, mozaic.

Spoirea cu lapte de var gras.

Văpsirea lemnăriei, a tablei, a zidurilor.

Tîmplăria: uși, ferestre, etc.; așezarea fierăriei necesare.

Pavage: cu cărămizi, cu basalt, cu bolovani, cu pavele de piatră brută și cioplită, cu asfalt.

Pavage în curți, pe strade.

Borduri, rigole pavate, trottoare, cassiuri.

Ingrădiri: șanț, gard-viu, sîrmă cu ghimpi; împrejmuiri de lemn (uluci și grilaj), de zid sau de piatră. Parapeți de lemn și zid.

Lucrări comunale, canalizări, reparații de școli, primării: supraveghere de lucrări.

Carnete pentru însemnări de mersul lucrărilor (carnet de atașament).

Definițiuni despre: analize și serii de prețuri, antemăsurători și măsurătoarea lucrărilor.

Devise estimative: situații și recepții provizorii și definitive; procese-verbale.

Caete de sarcini, condițiuni pentru buna executare a lucrărilor.

Condițiuni generale pentru întreprinderi de lucrări publice.

Lucrări prin antrepriză, prin tașeroni, în regie directă.

Predarea lucrărilor. Mersul lucrărilor, supravegherea lor.

Rapoarte săptămînale sau lunare cu măsurători și schițe.

Registru de ordine de șantier.

IV

TOPOGRAFIA ELEMENTARĂ

Definițiuni.

Fixarea punctelor pe teren: țăruii de aliniament, de nivelment, de jaloane, balise de aliniament și de vîrfuri de unghiuri.

Fixarea unei linii drepte pe teren. Lanțul agrimensurului, panglica de oțel, ruleta, fișele, firul cu plumb, rigla.

Piquetarea unei linii și măsurarea ei pe teren plan.

Măsurarea unei linii pe teren înclinat, cu ajutorul firului cu plumb, al riglei și al cumpenei.

Equerul octogonal, equerul cu oglinzi, întrebuințarea lor la perpendiculare și paralele.

Fixarea unor linii frînte pe teren. Unghiuri. Fixarea unui unghi drept pe teren cu ajutorul panglicei și a equerelor cu oglinzi sau octogonali.

Prelungirea unei linii drepte dincolo de un obstacol.

Noțiuni elementare asupra busolei și lunetei. Orientarea schiței planului cu ajutorul busolei.

Nomenclatura instrumentelor uzual întrebuințate în inginerie și scopul lor.

Operațiuni necesare pentru ridicarea unei figuri simple de pe teren: facerea unei schițe pentru înscrisura măsurilor.

Fixarea laturilor figurai pe teren.

Măsurarea laturilor și unghiurilor necesare. Vecinătăți.

Metoda absciselor și ordonatelor pentru ridicarea unui rîu, unei lisiere neregulată de pădure, a unei curbe, etc.

Ridicarea unui plan cu lanțul și equerul.

Cum se măsoară pe teren un triunghi, un patrulater, un poligon oarecare.

Nivelmentul. Definițiuni. Cumpăna zidarilor, cumpăna de apă, libela (niveletă cu bula de aer sau holobocul).

Mira cu disc, niveletele (crucile). Lita sau rigla, dublu-metrul.

Cum se află diferența de nivel între două sau mai multe puncte : cu niveletele, cu nivelul cu apă, cu libela și rigla.

Măsurarea unei linii înclinate.

Purtarea mirei parlante. Purtarea stadiei.

Profilul unei linii.

Determinarea unor puncte deasupra aceluiaș plan.

Executarea nivelmentului cu rigla și cu libela, cu cumpăna de apă și mira cu disc.

Definiții asupra : planului cotat, curbelor de nivel, hașurilor.

Relieful terenului. Definiții : munții, văile, scurgerea apelor, amonte și avale.

Reprezentarea lungimilor pe hîrtie.

Schițele, citirea și aplicarea lor : dublu-decimetru, equere, teu compasuri, raportor.

Raportarea unui plan pe hîrtie.

Stabilirea scării pe care se va raporta planul.

Arătarea procedeelor elementare pentru desenarea planului prin exemple practice.

Semne convenționale în topografie.

Denumiri speciale și cuvinte tehnice uzuale.

V

DRUMURI ȘI ȘOSELE

Definițiuni. Căi de comunicație, drumuri, șosele.

Traseu, plan.

Alinamente, vîrfuri de unghiuri, repere, trasarea alinamentelor cu jaloane. Inlocuirea reperelor.

Racordarea alinamentelor, curbe, arcuri de cerc.

Trasarea unei curbe mici pe teren cu ajutorul tablei de curbe (abscise și ordonate). Elementele curbelor, măsurarea unei linii curbe.

Piquetajul liniei, piquetii hectometrice și kilometrice. Puncte principale pe traseu. Reprezentarea traseului pe hîrtie.

Definițiuni: Plan de situație, plan de exproprieri.

Profil longitudinal: Inclinațiuni sau declivități, paliere, pasaje de nivel; profil transversal.

Platforma șoselei: patul, bombamentul, acostamente, banquetes taluse sau teșituri, zone, șanțuri.

Terasamente, săpături și împliniri, gropi de împrumut, șanțuri, depozite.

Așezarea piquetilor și tiparelor pentru executarea terasamentelor; tipare de șanțuri.

Aruncarea terasamentelor cu lopata.

Transportul terasamentelor: cu roaba, cu carul, cu vagonete.

Profil transversal tip al unei șosele, (în împliniri și în săpătură): piquetarea unui profil transversal, calcularea suprafeței profilelor transversale de umplutură și săpătură pe teren orizontal

Cubul terasamentelor într-o serie de profile (cazuri simple).

Cubul terasamentelor în camere de împrumut cu teren orizontal; cubul șanțului tip.

Executarea săpăturilor în pămînt, pietriș, stîncă; descrierea uneltelor întrebîinate. Sfărîmarea bulgărilor, baterea cu maiul, nivelarea cu niveletele (crucile). Regularea terasamentelor.

Facerea patului pentru împetruire, profil tip de împetruire. Împietruirea pe terasamente noi. Așternerea pietrișului în straturi, așternerea materialului de agregatie, cilindrare, primile îngrijiri.

Taluse sau teșituri: brăzduiri pe lat și pe muchie, pămînt vegetal și bălegare pe terenuri nisipoase; cleionațe, drenare, pereare, pavare de șanțuri.

Întreținerea șoselelor. Aprovizionările de pietriș prin antrepriză și cu prestație.

Recepția pietrișului. Figuri prismatice și conice.

Împietruiri generale, parțiale și periodice.

Pietrișul neciuruit și pietrișul ciuruit.

Împietruirea pe șosele vechi și degradate (jaruri).

Repararea gropilor și fâgașelor pe platforma șoselei.

Curățirea șoselei de pulbere, de noroi, îndepărtarea apelor de pe platforma șoselei, curățirea ierbei.

Curățirea și desfundarea șanțurilor. Scurgerea apelor în șanțuri. Canalurile podurilor.

Indepărtarea nămeților. Întreținerea acostamentelor și a banchetelor. Scurgerea apelor din nămeți.

Condițiunile ce trebuie să îndeplinească o șosea pentru a rezista mai bine la uzură și pentru a fi bună de circulat.

Plantații: pregătirea gropilor, alegerea puieților, plantarea lor, epoca prielnică plantării.

Udatul și îngrijirea plantației. Curățirea arborilor de uscături, de lăstari, rotunjirea lor; înlocuirea arborilor uscați, plantarea careurilor cleionajelor.

Kilometrarea. Pietre kilometrice și hectometrice.

Stilpi indicatori, linii telegrafice și telefonice, îngrijirea lor.

Serviciul cantonierilor, alegerea și numirea lor, îndeplinirea serviciului, controlarea lor. Uneltele cantonierilor. Carnetul cantonierului.

Șefii de cantonieri și îndatoririle lor.

Picherii. Însărcinarea lor. Raporturile lor cu șefii și cu subalternii, cu autoritățile și cu publicul, cu antreprenorii.

Legea drumurilor și regulamentul ei.

Clasarea și declasarea drumurilor.

Diferite feluri de șosele și lățimile lor.

Prestații. Intocmirea rolurilor, chemări, dări în debit, repartiții, executarea prestației în natură, primirea lucrărilor.

Lista de prestatori.

Poliția drumurilor, contravenții, delikte, procese-verbale.

Poliția rulajului și circulației, semnale pe șosele.

Noțiuni despre organizarea ministerului lucrărilor publice și despre corpul tehnic.

Organizarea serviciilor tehnice, în special cele județene.

Diferite funcții și grade ierarhice. Datoriile și drepturile personalului inferior de întreținere.

Indrumări asupra modului cum trebuie să lucreze și să se prezinte în serviciu, precum și înaintea oricărei persoane oficiale.

Tablou de transporturile aproximative, cari se pot face în raport cu distanțele și declivitățile parcurse.

Cantitatea de lucru ce poate executa un cantonier zilnic: desfundarea de șanț, curățirea ierburilor din șanț, șanțuri din nou, curățire de banchete și de acostamente, așternere de pietriș, etc.

VI

NOȚIUNI DE PODURI ȘI LUCRĂRI ACCESORII

a) Poduri

Podete și poduri de lemn: culee, palee, tabliere, trotuare, parapete sparghețuri.

Numirea diferitelor părți, și piese dintr'un pod de lemn.

Piloți de ștejar : aprovizionarea, măsurarea pregătirea lor, cubajul piloților.

Săpături pentru constatarea terenului fundațiilor. Sondaje, sonda și accesoriiile ei; executarea sondajelor, schișă de rezultatele sondajului, probe din diferite straturi ale terenului, în care s'a executat sondajul.

Executarea podurilor de lemn. Fixarea pe teren a punctelor unde trebuie să bătui piloții. Soneta și accesoriiile ei: întrebuințarea sonetei. Sa-boții, cercuri de fer, etc. Baterea piloților, supravegherea lor, refuzul: tablou de baterea piloților și crochiul relativ;

Înălțimea piloților în raport cu un pichet dat (reperul lucrării). Imbinarea lemnelor. Modul de așezare al diferitelor piese ce compun un pod de lemn.

Cătrănirea lemnăriei, vopsirea lemnăriei.

Ferăria întrebuințată la poduri de lemn.

Întreținerea podurilor de lemn, reparațiuni, înlocuiri de piese.

Podete peste șanțuri la porțile locuitorilor. Măsurarea unui podet de lemn: lemnărie rotundă, cioplită, fierărie, etc.

Poduri de fier: întreținerea și vopsirea lor.

Apeduce și canaluri (tuburi) de beton cu și fără fundațiuni. Transportul tuburilor din comerț și așezarea lor.

Podete de zidărie și de piatră.

Fondații în uscat și în apă, secarea apei, pompe, sprijinirea pereților fondațiilor, cofrage.

Fondații de zidărie de piatră sau de beton; libaj, soclu, zidărie de elevație. Culee, pile, aripi, ziduri întoarse, timpene, coronamente, console, parapete, trotuare. Bolți, șapă, față văzută, quarturi de con.

Cintre, tipare.

Podet dalat.

Podete de beton. Cofrage pentru zidăria de elevație. Cofrage pentru bolți și tabliere drepte.

Beton armat. Verificarea dimensiunilor fierăriei, cântărirea, așezarea și legarea ei. Corniere de oțel. Baterea betonului și unelte necesare. Precauțiuni și supraveghere. Stâlpi de beton, plăci de beton.

Întreținerea și cercetarea podurilor și podetelor.

Întreținerea circulației în timpul executării podurilor; semnalarea dela distanță a punctelor unde circulația este întreruptă.

Fascine: aprovizionarea, executarea și așezarea lor.

Diguri de pământ, de fascine, de piatră.

Blocaje, anrocamente, pereuri.

Ziduri de sprijin. Zidărie uscată de piatră.

Parapete de lemn și de zidărie.

Apărări în contra inundațiilor.

Garduri de nule pentru stăvilirea adâncirii șanțurilor și pârîurilor. Pavare de șanțuri, radiere.

b) Clădiri și dependențe

Cantoane.
Magazii de unelte.
Puțuri.
Primării.
Școale.
Latrine.

VII

S C R I E R E A

Exerciții de caligrafie cursivă și rondă după model, apoi dictare pentru a se obișnui elevii cu scrierea ortografică și curentă.

Copiare de pe antemăsurători, devize estimative și de pe rapoarte. Scrierea desenată, de pe model, pentru titluri, (dacă va fi timp).

VIII

A. D E S E N U L

Desenarea liniilor drepte și curbe.

Construcțiunea liniilor perpendiculare, oblice, paralele.

Desenarea unghiurilor, împărțirea liniilor și a unghiurilor în părți egale.

Construcțiunea triunghiurilor, patrulaterelor, paralelogramelor, etc.

Construcțiunea liniilor proporționale.

Construcțiunea și desenarea la scală.

Construcțiunea poligoanelor regulate.

Construcțiuni diferite asupra circumferințelor.

Diferite figuri geometrice combinate din linii drepte și curbe, pentru exercițiu.

Calchieri de figuri simple geometrice.

„ „ planuri simple și de schițe.

„ „ semne convenționale topografice.

Calchieri diferite : a unei mese, a unui dulap, a unei uși, a unei ferestre, a unui profil longitudinal, a unui profil transversal.

Calchierul : unui podeț de lemn, podeț de beton sau piatră, canton simplu, plan de situație, profil transversal-tip.

În general figurile facute de conferențieri pe tablă, se vor schița cu mâna liberă în caetul de cursuri, de către elevi; apoi în orele de desen se vor desena pe curat într'un caiet deosebit, cu linia și cerneală, în prezența profesorului de desen, (orele de desen și lucrări practice vor ocupa 1/2 din zi, fie dimineața fie după prânz).

Schițe cu mâna liberă, de figuri geometrice : a unei mese, a unei uși, a unei ferestre, unelte sau obiecte uzuale simple.

Crochiuri de pe natură și cotate, de lucrări de zidărie, piese de fierărie, îmbinări de lemne, și în general crochiuri de care are nevoie picheul și supraveghetorul de lucrări.

Schițe luate de pe teren de elevi și raportate pe hîrtie la o scală dată.
Desenarea și explicarea semnelor convenționale topografice și de construcții.

Raportarea pe hîrtie a unui sondaj, a unui mic plan de situație, a unor profile simple.

b) Lucrări practice

Aplicațiunea pe tere a cursului de topografie, construcția și întreținerea drumurilor.

Vizitarea de șantiere.

Practica serviciului. Rapoarte de serviciu, instrucții date inferiorilor, procese-verbale de contravenții, de primirea materialelor, de vizite și lucrări în comune.

Exerciții de citirea unui plan simplu, a unei hărți.

Explicații asupra hașurilor, curbilor de nivel, plan cotat.

Prin decretul regal No. 5.534 din 3 Septembrie 1913, se aprobă clasarea între căile județene porțiunea de șosea Vidra-Tulnici, din județul Putna.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere procesul-verbal No. 21 al consiliului comunei rurale Rătești, din județul Argeș, în ședința extraordinară dela 15 Iulie 1912, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, sub denumirea de șoseaua comunală Rătești-Ciupa de Dîmbovița, drumul ce pleacă din șoseaua comunală Rătești-Ciupa dela km 2 + 470 și dă în șoseaua comunală Rătești Furduești la km 1 + 970.

Lungimea acestei șosele este de 2 km și 893 metri.

Dată la 27 Iunie 1913.

No. 19.010

Ministru, **Al. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheierea consiliului comunei rurale Vulcana-Pandeli, din județul Dîmbovița, în ședința dela 18 Martie 1912, pre-

cum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, drumul din comuna Vulcana-Pandeli, care pleacă din șoseaua comunală Petrești și se termină în locurile de cultură ale locuitorilor.

Lungimea acestei șosele este de 200 metri

Data la 28 August 1913.

No. 24.172.

Ministru, **Al. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheierea No. 11 a consiliului comunei rurale Tătărăi, din județul Dîmbovița, în ședința dela 26 Mai 1913, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare.

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, sub denumirea de «șoseaua comunală Ologeni-Satul-Nou», drumul care pleacă din marginea satului Ologeni, despre răsărit, din șoseaua comunală Bujoreanca-Tătărăi-Ologeni-Gara-Periș, trece pe domeniul Statului Pirlita-Ologeni și pe izlazul locuitorilor din Satul-Nou și se termină în Satul-Nou în șoseaua despre apus a acestui sat.

Lungimea acestei șosele este de 1 klm. și 249 metri.

Data la 3 Septembrie 1913.

No 24.486.

Ministru, **Al. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheierile : No. 10 din 23 Aprilie 1913 a consiliului comunal al comunei Valea-Anilor și No. 15 din 28 Aprilie 1913 a consiliului comunal al comunei Pătule, din județul Mehedinți, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare.

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, sub denumirea de «șoseaua comunală Valea-Anilor-Viașu (de Pătulele)» drumul care pleacă din

șoseaua județeană Turnu-Severin-Calafat dela klm 34+440, trece pe proprietatea d-lui N. Guran, prin pădurea Statului, pe proprietățile d-lor C. Stănoiu, Tîrnoveanu și delimitările locuitorilor și se termină în poarta satului Viașu, de se unde continuă cu șoseaua comunală Viașu-Pătulele.

Lungimea acestei șosele este de 4 klm. și 623 metri.

Dată la 5 Septembrie 1913.

No. 24.780.

Ministru, **Al. A. Bădărașu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheerile No. 9 din 28 Aprilie 1913 a consiliului comunal al comunei Vinjuleț și No. 9 din 29 Aprilie 1913 a consiliului comunal al comunei Scăpău, din județul Mehedinți, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, sub denumirea de «șoseaua comunală Vinjuleț-Scăpău» drumul care pleacă din marginea Vinjuleț trece pe proprietatea moștenitorilor C. Mihail și proprietatea statului și termină în șoseaua comunală Scăpău-Rogova la klm. 1+300.

Lungimea acestei șosele este de 4 klm. 4+583 m.

Dată la 5 Septembrie 1913.

No. 24.781.

Ministru, **Al. A. Bădărașu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheierile No. 12 din 11 Mai 1913 a consiliului comunal al comunei Bresnița-de-Ocol și No. 19 din 20 August 1913 a consiliului comunal al comunei Simianu, din județul Mehedinți, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm, ca șosea comunală, drumul care pleacă din șoseaua județeană Turnu-Severin-Tîrgu-Jiu, între klm. 0 — 1 și merge în plaiul Buliga.

Lungimea acestei șosele este de 2 klm. 122.

Data la 9 Septembrie 1913.

No. 25.135.

Ministru, Al. A. Bădărău.

B U G E T E

Prin decretul regal No. 3.609 din 6 Maiu 1913, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetelor de drumuri ale județului Argeș, pe exercițiul 1913—1914, următoarele modificări:

In bugetul ordinar

Redacțiunea art. 14 de sub cap. II, paragraful 2 se modifică astfel: «Pentru întreținerea automobilelor județului».

In bugetul extraordinar

Lei 16.000 se ia din alocația de lei 65.599 dela art. 1 și se înscrie sub un nou articol No. 2 și cu redacțiunea: «Pentru plata automobilului N. A. G., cumpărat dela societatea de electricitate N. A. G.»

Prin decretul regal No. 4.959 din 11 Iunie 1913, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului ordinar al drumurilor județului Rîmniciu-Sărat, pe exercițiul 1912 1913, următoarele modificări:

Lei	B.
-----	----

2.000	— se reduc dela art. 12 «Întreținerea șoselelor județene, etc»;
1.388.15	idem dela art. 13, «Întreținerea șoselelor vecinale, etc»;
3.338.15	total care să se adauge la art. 22, «Pentru întreținerea automobilelor județului».

Prin decretul regal No. 5.183 din 2 August 1913, se aprobă a se introduce la partea cheltuelilor bugetului extraordinar al drumurilor județului Olt, pe exercițiul 1913 — 1914, următoarele modificări:

Lei 18.000, întreaga alocație dela art. 6, «Pentru construcția unei clădiri de locuință de conductor la comuna Poboru», se ia și se adaugă:

Lei 15.000 la art. 1, «Pentru construcția și reconstrucția șo-

selelor județene, vicinale și comunale, material și eventual manopera» și

Lei 3.000 la art. 4 «Pentru confecționarea de stâlpi chilometrici și hectometrici pe șoselele vicinale și comunale, cum și table de indicarea comunelor la răsăriintiile șoselelor».

M a t e r i a l e .

Prin decretul regal No. 4.845 din 2 Iulie 1913, se aprobă ca prefectura județului Prahova să încheie cu societatea «Creditul Petrolifer» cuvenitul contract pentru procurarea cantității de 520 tone păcură cu prețul oferit de 52 lei tona, sau în marginile sumei totale de 27.040 lei.

Această sumă se va plăti din bugetul special al căei ferate Ploeshti-Vălenii-de-Munte pe exercițiul 1913 1914.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Iulie 1913/914 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911 912	1912 913	1913 914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911 912	Iulie	3477	3.577.202	146.391	5.461.251	9.184.844	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912 913		3522	4.105.792	189.085	5.784.058	10.078.935	Mai	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913 914		3549	2.046.355	103.564	1.881.414	4.031.333	Iunie	7.904.494	9.252.401	9.435.834
1911 912	Luna Iulie din anul 1913/914 pre- zintă o diferență de :		—1530847—	—42.827—	—3579837—	5.135.511	Iulie	9.184.844	10.078.935	4.031.333
1912 913			—2059437—	—85.521—	—3902644—	6.047.602	August			
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Iulie										
1911 912	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Iulie		12.813.914	363.869	19.247.532	32.425.315	Septembrie			
1912 913			14.997.226	471.880	22.389.254	37.859.105	Octombrie			
1913 914			12.798.226	386.159	18.556.633	31.741.018	Noembrie			
Decembrie										
Ianuarie										
Februarie										
Martie										
1911 912	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Iulie 1913/914 prezintă o diferență de :		— 15.688	+ 22.290	— 690.899	— 684.297				
1912 913			—2199745—	—85.726—	—3832621—	6.118.087				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna August 1913/1914, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/1913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911/912	1912/913	1913/914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911/912	August	3.477	2.701.327	131.435	6.776.195	10.608.957	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912/913		3.549	4.152.157	165.483	6.570.212	10.887.852	Maiu	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913/914		3.549	2.726.064	103.241	3.136.627	5.965.932	Iunie	7.904.494	9.252.401	9.435.834
1911/912	Luna August din anul 1913/914 prezintă o diferență de :	— 975.263	— 28.194	— 363.956	— 4.043.025	—	Iulie	9.184.844	10.078.935	4.031.333
1912/913		— 1426.093	— 62.242	— 343.585	— 4.921.920	—	August	10.608.957	10.887.852	5.965.932
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie pînă la finele lunei August							Septembrie			
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
							Februarie			
							Martie			
1911/912	Dela 1 Aprilie pînă la 31 August		16.515.241	495.304	26.023.727	43.034.272				
1912/913			19.150.128	637.363	28.959.466	28.746.957				
1913/914			15.524.290	489.400	21.693.260	37.706.950				
1911/912	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 August 1913 914 prezintă o diferență de :	— 990.951	— 5.904	— 438.017	— 5.327.322	—				
1912/913		— 3625.838	— 147.963	— 726.620	— 11.040.007	—				

NOTA : Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

În corpul tehnic

Prin decretul regal No. 5.960 din 16 Octombrie 1913, D. Avram Pinchis Iosif, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele și actualmente subșef de secție clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, obținând înpămîntenirea cu dispensă de stagiul prin legea sancționată cu decretul No. 4.758 1 Iulie 1913 și promulgată în *Monitorul Oficial* No. 74 din 4 Iulie a. c., se admite, pe ziua de 1 Iulie 1913, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.041 din 22 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa I Dumitrescu Alexandru, actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se recheamă în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al aceleiași corp, pe ziua de 1/14 August 1913, cînd a fost numit în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal N. 6.115 din 29 Octombrie 1913, D. Carcalechi Sergiu, inspector al șoselelor și avînd în corpul tehnic gradul de inginer inspector general clasa II dela 1905, Martie 1, se înaintează, pe ziua de 1 Noembrie 1913, la gradul de inginer inspector general clasa I.

Prin decretul regal No. 6.150 din 31 Octombrie 1913, D. Nicolae Vasilescu-Karpen, actual șef de biurou tehnic în serviciul direcțiunii generale de studii și construcțiuni și secretar al consiliului

tecnic superior, avînd în corpul tehnic gradul de inginer-șef clasa I dela 1909, Septembrie 16. se înaintează, pe ziua de 1 Noembrie 1913, la gradul de inginer-inspector general clasa II.

Prin decretul regal No. 6.151 din 31 Octombrie 1913, se înaintează în grad, pe ziua de 1 Noembrie 1913. următorii d-ni ingineri, atît din cadrul ordinar cit și din cadrul detașat al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I

(Urmare la decretul No. 5.669 din 19 Septembrie 1913).

Al șaselea rînd la vechime

Anastasiade Ioan C , șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Maiu 10.

Al șaptelea rînd la alegere

a) Lupescu Aureliu I., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Ialomița, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Ianuarie 1 ;

b) Tudor Traian. șeful serviciului de poduri și șosele din județul Botoșani, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Octombrie 16.

Al șaptelea rînd la vechime

Ripianu Traian G., subșef de secție clasa I la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907. Maiu 10.

Al optulea rînd la alegere

a) Benzi Pio, șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1908, Maiu 10 ;

b) Cihodaru Constantin V.. șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Aprilie 1.

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA II

(Urmare la același decret).

Al șaptelea rînd la vechime

Sudețeanu Filimon, directorul școalei inferioare de meserii din Brăila, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1912, Martie 1.

Al optulea rînd la alegere

a) Jalbă Teodor, în serviciul căilor ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Iulie 1 ;

b) Chiru Vasile C., în serviciul tehnic al comunei București, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Aprilie 1.

Al optulea rînd la vechime

Pănescu Grigore G., șeful serviciului de poduri și șosele din județul Olt, avînd gradul de inginer-ordinar clasa III dela 1910, Aprilie 1.

Prin decretul regal No. 6.240 din 6 Noembrie 1913, D. inginer-ordinar clasa III Odobescu Ioan I., actualmente aflat în disponibilitate, se recheamă pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1913, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al corpului tehnic și se numește, pe aceeași zi, în postul de subșef de secție clasa IV în serviciul administrației căilor ferate.

Prin decretul regal No. 6.386 din 15 Noembrie 1913, D. Stoian P. Gheorghe, absolvent cu diplomă al academiei de mine din Freiberg și actualmente aflat în serviciul ministerului industriei și comerțului, se admite pe ziua de 1 Noembrie 1913, în corpul tehnic (cadrul detașat) cu gradul de inginer-ordinar clasa III-a, conform art. 5, 7 și 46 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.387 din 15 Noembrie 1913, se aprobă ca timpul de trei ani — dela 1 Octombrie 1910 și pînă la 1 Octombrie 1913 — cît d. inginer Mușat A. Nicolae a stat în străinătate ca bursier al Academiei române, pentru a face studii speciale de inginerie cu aplicare la edilitatea publică, să i se conteze ca vechime în gradul de inginer ordinar clasa III ce d-sa posedă actualmente în cadrele corpului tehnic. ¹⁾

1) Raportul No. 31.985 din 12 Noembrie 1913, al d-lui ministru de lucrări publice către M. S. Regele.

Sire,

D. inginer-ordinar clasa III Mușat A. Nicolae a fost trecut în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, pe ziua de 1 Octombrie 1910, cînd

Prin decretul regal No. 6.390 din 15 Noembrie 1913, se înaintază în grad, pe ziua de 16 Noembrie 1913, următorii d ni ingineri din cadrul ordinar al corpului tehnic, al căror nume urmează :

LA GRADUL DE INGINER-ORDINAR CLASA I
(Urmare la decretul No. 6151 din 31 Octombrie 1913).

Al optulea rînd la vechime

Călugăreanu Atanase C., șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1907, Maiu 10.

Al noulea rînd la alegere

a) Nițescu Emil G., subinspector clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1909, Aprilie 1 :

b) Ionescu Ioan M., șef de secție clasa II la căile ferate, avînd gradul de inginer-ordinar clasa II dela 1908, Maiu 10.

Prin decretul regal No. 6.439 din 22 Noembrie 1913, D. inginer ordinar clasa I Scția Ioan, actualmente aflat în disponibilitate, se rechemă în cadrul de activitate (cadrul detașat) al corpului tehnic, conform art. 46 din legea de organizare a acestui corp, pe zia de 10 Octombrie 1913, cînd a fost numit în serviciul ministerului agriculturii și domeniilor.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere adresa ministerului industriei și comerțului sub No. 23.491 din a. c., din care se constată că d. inginer stagiar

a fost trimis în străinătate ca bursier al Academiei române pentru a se specializa în studiul ingineriei cu aplicare la edilitate publică.

În considerațiune că numitul inginer a făcut în adevăr studii în Germania dela 1 Octombrie 1910 pînă la 1 Octombrie 1913, adică timp de trei ani și avînd în vedere dispozițiunea luată de minister ca inginerilor trimiși cu bursă în străinătate pentru a face studii speciale de inginerie să li se socotească ca vechime în grad timpul petrecut în străinătate, cu începere dela data trimerii lor,

Am onoare a propune Maiestății Voastre ca timpul de trei ani cît d. inginer Mușat Nicolae a stat în străinătate să i se conteze ca vechime în gradul de inginer-ordinar clasa III ce d-sa posedă actualmente în cadrele corpului tehnic,

Și rog plecat pe Maiestatea Voastră să binevoiască a aproba această propunere, semnînd alăturatul proiect de decret.

Victor Tintorescu, șef de regiune minieră, după mai multe concedii ce i s'au acordat în anul curent, pentru caz de boală, care l-a ținut depărtat de la lucru mai mult de 3 luni, nu este în stare nici acum a-și relua serviciul ;

Decidem :

Art. I. D. inginer-stagiar Victor Tintorescu, șef de regiune minieră în serviciul ministerului industriei și comerțului, se trece în pozițiune de neactivitate pe ziua de 28 Octombrie 1913 și cu dreptul de a beneficia numai din jumătate din salariul său pe timp de 3 luni dela data mai sus arătată, conform dispozițiunilor art. 25 din regulamentul legii de organizare a corpului tehnic.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 23 Octombrie 1913.

No. 30.025.

p. Ministru, G. Panait.

In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior.

Prin decretul regal No. 5.737 din 26 Septembrie 1913, s'a acordat d-lui Al. A. Bădăreu, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice, un concediu de 12 zile, cu începere dela 26 Septembrie curent și pînă la 7 Octombrie inclusiv 1913.

D. Take Ionescu, ministru secretar de Stat la departamentul de interne, este însărcinat cu interimul ministerului lucrărilor publice, pînă la întoarcerea la post a titularului.

D. Al. Bădărău, ministrul lucrărilor publice, întorcîndu-se din concediu, încetează interimul aceluși departament cu care a fost însărcinat d. Take Ionescu, ministru de interne, prin decretul regal No. 5.737 din 26 Septembrie 1913.

Noi, ministrul secretar de Stat adinterim la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-șef Eugeniu N. Ștefănescu, directorul ser-

viciului personalului din acest minister, este autorizat a semna în numele nostru și a comunica direct serviciilor tehnice județene, prefecturilor și direcțiunei generale a Monitorului Oficial, deciziuni luate de noi sau de d. secretar general, relativ la numirile, transferările și concediile personalului dependente de acest minister, precum și a semna certificatele de servicii, concedii și acelea pentru geometri-arpentori.

Art. II. D. secretar general al ministerului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 27 Septembrie 1913.

No. 27.201.

Ministru ad interim, **Take Ionescu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Cu începere dela 10 Octombrie 1913 și pînă la alte dispozițiuni, orele de lucru în biourourile administrației centrale a ministerului, precum și în acelea ale serviciilor pendinte, în afară de administrațiunea căilor ferate, vor fi dela orele 9—12 dimineața și dela 3 6 după amiazi.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 9 Octombrie 1913.

No. 28.954.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

In învățămînt.

Prin decretul regal No. 6.038 din 22 Octombrie 1913, D. inginer Bujor Stinghie se numește, pe ziua de 1 Octombrie 1913, în postul de profesor la școala de conductorii-desenatori.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere deciziunea luată de minister cu ordinul No. 32.285 din 5 Octombrie 1912, prin care elevul Mănescu G. Gheorghe, a fost considerat ca retras din școala de poduri și șosele și

șters din controalele ei, conform dispozițiilor art. 50, al. III și art. 60 din regulamentul sus zisei școale;

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei de poduri și șosele No. 935 din 31 Septembrie 1913,

Decidem :

Art. I. Se aprobă reprimirea elevului Mănescu G. Gheorghe, în școala de poduri și șosele și înscrierea sa ca elev în anul III al sus zisei școale.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 16 Octombrie 1913.

No. 29.059

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele cu No. 975 din a. c., prin care ne supune rezultatul examenului ținut pentru admiterea în anul preparator al școalei,

Decidem :

Art. I. Sunt admiși ca elevi reguțați în anul preparator al școalei naționale de poduri și șosele, următorii elevi și anume :

Mateescu Cristea, Borneanu G. Gheorghe, Pașcanu Sergiu, Cazacu N. Constantin, Hagi Ivanoff Ioan, Chițulescu I. Ioan, Revici Teofil, Zănescu G. Aurelian, Pop C. Cezar, Tulea Gheorghe, Sela-geanu A. Aurel, Dumitrescu M. Flaviu, Gheocalescu N. Alex., Va-silescu C. Grigore, Buradescu P. Traian, Voios N. Teodor, Danie-lopol G. Ioan, Teodorescu P. Ernest, Alinescu Constantin, Nicolo-pol Aurel, Constantinescu D. Petre, Popescu Victor, Stan. Al. Oct. Dimitrie, Iliescu Gr. Gheorghe, Gutzu St. Victor, Patraulea G. I., Șerbănescu G. Victor, Timotin Gr. Alexandru, Baicu C. Ioan, Chi-riac D. Nicolae, Popescu F. Grigore, Ioanide I. Iori, Ayramescu C. Constantin, Răpianu Z. Stelian, Cătuneanu M. Mărgărit, Fotino G. Scarlat, Avramovici Froim și Ioanid Ralea Ion.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 17 Octombrie 1913.

No. 29.386.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele sub No. 829 din a. c.

Decidem :

Art. I. D. inginer-inspector general Iuliu Zanne, profesor titular la cursul de drumuri la școala de poduri și șosele, va preda acest curs elevilor dela școala de conductorii-desenatori, iar d-l inginer-șef Eugeniu N. Ștefănescu, profesor titular al aceleiași curs la școala de conductorii, va preda cursul de drumuri la elevii inginerii dela școala de poduri și șosele.

Art. II. D-nii ingineri Dionisie Ghermani și Dimitrie Zossima, actuali repetitori de cursuri la școala de poduri și șosele, sunt însărcinați a preda, cel dintîi partea I a cursului de hidraulică la școala de poduri și cel de al doilea cursurile de geometrie și mecanică la școala de conductorii.

Art. III. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 17 Octombrie 1913.

No. 29.389.

Ministru, A. A. Bădărău.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii școalei naționale de poduri și șosele cu No. 9 din a. c., prin care supune rezultatul examenului pentru admiterea elevilor în școala de conductorii-desenatori,

Decidem :

Art. I. Sunt admiși ca elevi regulați în școala de conductorii-desenatori următorii elevi și anume :

Coțescu G. Marin, Popovici Teodor, Georgescu I. Corneliu, Dobre I. Vasile, Bengulescu Mircea, Mănișor L. Honoriu, Luculescu M. Nicolae, Dobrică Ch. Marin, Musceleanu Virgil, Cruțescu G. Virgil, Butunoiu A. Virgil, Munteanu I. Ioan, Teodorescu B. Ioan, Dăscălescu Gheorghe, Nicolescu I. Alexandru, Popescu Al. Mihail, Marinescu Scarlat, Balaban Nicolae, Țuțurman Ioan, Vintilă P. Ioan, Simionescu A. N. Popescu Z. Stroe, Georgescu Nicolae, Cojocaru Ștefan, Pestriceanu Eugen, Negoescu Gheorghe, Bosnegeanu M. Ni-

colae, Avramescu Florea, Filimon I. Ioan, Matei C. Constantin, Tepeș I. Gheorghe, Ștefănescu M. Ioan, Gheorghiu N. Ștefan, Anastasiu C. Gheorghe și Roșescu Ioan.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 21 Octombrie 1913.

No. 29.746.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secrețar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Se acordă d-lui Dimitrie D. Fridman, elev al școalei naționale de poduri și șosele, un ajutor de 50 lei lunar, cu începere dela 1 Noembrie 1913, și pînă la 1 Aprilie 1914, care i se va plăti din alocația prevăzută în buget la cap. IV, art. 7.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 31 Octombrie 1913.

No. 30.834.

Ministru, **A. A. Bădărău**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. Dumitru Delinuși, absolvent al liceului român din Bitolia (Macedonia) și care a ocupat postul de conductor în vilaetul Monastir, se admite ca elev regulat în anul I al școalei de conductori-desenatori.

Art. II. D. director al școalei naționale de poduri și șosele este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei decizii.

Dată la 1 Noembrie 1913,

No. 30.948.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunei școalei naționale de poduri și șosele sub No. 1.070 din a. c.,

Decidem :

Art. I. D. Nicolae Gugea se numește, pe ziua de 1 Noembrie 1913, în postul de autograf la școala națională de poduri și șosele, în locul d-lui Marin Constantinescu, demisionat.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 12 Noembrie 1913.

No. 32.005

p. Ministru, G. Panait.

În serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Prin decretul regal No. 5.803 din 1 Octombrie 1913, D. Vasile Ciobanu, absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 1 Octombrie 1913, în serviciul de poduri și șosele și totdeodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar), cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.036 din 22 Octombrie 1913, D. Dumitru Ionescu-Pielești, absolvent du diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 16 Octombrie 1913, în serviciul direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.039 din 22 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa III Mușat Nicolae A., actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se numește, pe ziua de 1 Octombrie 1913, în serviciul direcțiunii generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni, și totodată se recheamă, pe aceeași zi, în cadrul de activitate (cadrul ordinar) al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.040 din 22 Octombrie 1913, D. inginer-șef clasa I Bruneanu Nicolae, care prin decretul No. 5.551 din 7 Septembrie a. c., a fost pus în retragere din oficiu, pe ziua

de 1 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiune, se menține în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dîmbovița, cu începere dela data mai sus arătată și pînă la 1 Aprilie 1914, cînd urmează a-și exercita drepturile la pensiune.

Prin decretul regal No. 6.148 din 31 Octombrie 1913, D. Mușeanu Ioan, absolvent cu diplomă al școalei speciale de geniu civil, de arte și manufacturi de pe lîngă universitatea din Gand, se numește, pe ziua de 1 Noembrie 1913, în serviciul de poduri și șosele și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadru ordinari) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 7 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.339 din 12 Noembrie 1913, D. Căpitan R. Herter, se numește, pe ziua de 16 Noembrie 1913, în postul vacant de secretar la direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni, cu salariu lunar de 500 lei.

Prin decretul regal No. 6.498 din 27 Noembrie 1913, D. inginer-șef clasa II Panaitescu Christea, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Rîmnicu-Sărat, care prin decretul No. 5.551 din 7 Septembrie a. c., a fost pus în retragere din oficiu, pe ziua de 1 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensiune, este menținut în funcțiune, cu începere dela data mai sus arătată și pînă la 1 Aprilie 1914.

Noi, ministrul secretar de Stat ad interim la departamentul lucrărilor publice.

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa III Vasile Ciobanu, se atașază pe ziua de 1 Octombrie 1913, în postul de sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Tutova.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 2 Octombrie 1913.

No. 27.707.

Ministra ad interim, **Take Ionescu.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa II Smîntînescu Aurel, actual şef al serviciului de poduri şi şosele, din judeţul Gorj şi d. inginer Diaconovici Aureliu, actual şef al serviciului de poduri şi şosele din judeţul Suceava, sunt transferaţi în interes de serviciu, pe ziua de 1 Noembrie 1913, unul în locul celuilalt.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 19 Octombrie 1913.

No. 29.595.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi. ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere deciziunea cu No. 29.595 din 19 Octombrie 1913, prin care d. inginer Aurel Smîntînescu, a fost transferat dela serviciul tehnic al judeţului Gorj, la acel al judeţului Suceava ;

Decidem :

Art. I. Dispoziţiunea luată cu menţionata deciziune, în ce priveşte transferarea d-lui inginer Smîntînescu, este şi rămîne revocată.

Art. II. D. inginer Aurel Smîntînescu, şeful serviciului tehnic al judeţului Gorj, se transferă în interes de serviciu pe ziua de 1 Noembrie 1913, în postul de sub-şef al serviciului de poduri şi şosele din judeţul Ilfov.

Art. III. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 24 Octombrie 1913.

No. 30.118.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Sunt transferaţi în interes de serviciu, pe ziua de 1 Noembrie 1913, următorii d-ni ingineri din serviciul de poduri şi şosele şi anume :

D. inginer-ordinar clasa III Anghelescu Virgiliu Apostol, actual şef al circumscripţiunei de poduri şi şosele Dobrici, în aceiaş calitate la judeţul Gorj, în locul d-lui inginer Smîntînescu, transferat ;

D. inginer-șef clasa II Arghirescu Constantin, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, în aceeași calitate la circumscripțiunea Dobrici ;

D. inginer-ordinar clasa II Mihăilescu Dimitrie, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi, în aceeași calitate la județul Mehedinți.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 25 Octombrie 1913.

No. 30.388.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere deciziunea noastră cu No. 29.595 din a. c. prin care d. inginer Diaconovici Aurel, actual șef al serviciului de poduri și șosele din județul Suceava, este transferat pe ziua de 1 Noembrie 1913, în aceeași calitate, la serviciul de poduri și șosele din județul Gorj ;

Decidem :

Art. I. Dispozițiunea luată cu menționata deciziune este și rămîne revocată, d. inginer Diaconovici urmînd a face serviciul tot la județul Suceava.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 25 Octombrie 1913.

No. 30.589.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere înaltul decret regal cu No. 6.148, prin care d. inginer-ordinar clasa III Mureșeanu Ioan este numit, pe ziua de 1 Noembrie 1913, în serviciul de poduri și șosele,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa III Mureșeanu Ioan, se atașează, pe ziua de 1 Noembrie 1913, în postul de sub-șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dorohoi și se însăcinează cu girarea serviciului pînă la numirea unui titular șef.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 1 Noembrie 1913.

No. 30.980.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere deciziunea cu No. 30.388 din a. c. prin care d. inginer-șef clasa II Arghirescu Constantin, șeful serviciului de poduri și șosele din județul Mehedinți, și d. inginer Mihăilescu Dumitru, șeful serviciului tehnic din județul Dorohoi, au fost transferați, pe ziua de 1 Noembrie 1913, în aceeași calitate, cel dintîi la circumscripția Dobrici, iar cel de al doilea la județul Mehedinți ;

Decidem :

Art. I. Dispozițiunea luată cu menționata deciziune, în ce privește transferarea d-lui inginer-șef Arghirescu și a d-lui inginer Mihăilescu D., rămîne revocată ; d. Arghirescu urmînd a face serviciul tot la județul Mehedinți, iar d. Mihăilescu la județul Vaslui.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 2 Noembrie 1913.

No. 31.117.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. D. inginer-ordinar clasa I, George Munteanu, actualmente aflat în direcțiunea generală de poduri și șosele, studii și construcțiuni, se atașează pe ziua de 1 Decembrie 1913, în postul de șef al serviciului de poduri și șosele din județul Dobrici.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 28 Noembrie 1913.

No. 33.721

Ministru, **A. A. Bădărău.**

In administrația căilor ferate.

Prin decretul regal No. 5.886 din 7 Octombrie 1913, D-nii Resmerița Teodor, Ghimbășeanu Vasile, Gheorghiu Mihail S., și Bujoreanu Nicolae T., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în posturile de ingineri asistenți în serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate și totodată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 5.887 din 7 Octombrie 1913, d-nii Mihăescu Ștefan D., Constantinescu Constantin D. și Petrescu Ioan A., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în posturile de subșefi de secție la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate și totodată sunt admiși, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 5.888 din 7 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Teodoru Petre, sub-șef de secție clasa II în administrațiunea căilor ferate, care prin decretul No. 5.555 din 7 Septembrie 1913, a fost pus în retragere din oficiu pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, spre a-și regula drepturile la pensie, se menține în serviciu pînă la alte dispozițiuni.

Prin decretul regal No. 5.889 din 7 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Gheorghiu I. S., actualmente aflat în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic, se numește pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de șef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată se recheamă, pe aceeași zi, în cadrul de activitate al sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 5.889 bis din 7 Octombrie 1913, D. inginer-șef clasa I Istrati Vasile I., care prin decretul No. 5.555 din 7 Septembrie a. c., a fost pus în retragere din oficiu, pe ziua

de 1 Octombrie 1913, pentru limită de vîrstă, spre a-și regula drepturile la pensiuine, se menține în postul ce ocupa în serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, cu începere dela data mai sus arătată și pînă la alte dispozițiuni.

Prin decretul regal No. 6.047 din 22 Octombrie 1913, D-nii : Nicolau Alexandru I., Iosipescu Constantin G., Andreescu Ioan C., Bucșeneanu Nicolae I., Sacară Nicolae Gr. și Petrescu Petre St., absolvenți cu diplomă ai școalei naționale de poduri și șosele, sunt numiți, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în posturile de sub-șefi de secție la serviciul lucrărilor noi în administrațiunea căilor ferate și totodată sunt admiși, pe aceeaș zi, în corpul tehnic (cadruul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.108 din 29 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Orășeanu Cezar D., actual inginer-asistent la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de șef de secție la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 6.111 din 29 Octombrie 1913, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1913, și anume :

D. inginer-șef clasa II Georgescu Aurelian P., actual inspector clasa II, în postul de inspector clasa I ;

D. inginer-ordinar clasa II Georgescu Constantin N., actual sub-șef de secție clasa III, în postul de sub-șef de secție clasa II.

Prin decretul regal No. 6.116 din 29 Octombrie 1913, D. inginer inspector general clasa II Baiulescu Romulus, actual sub-director al serviciului lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de director al aceluiaș serviciu.

Prin decretul regal No. 6.117 din 29 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa III Alexandrescu Dumitru Th., actual inginer atașat clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1913, în postul de inginer atașat clasa III în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 6.118 din 29 Octombrie 1913, D. inginer-șef clasa II Rapoțeanu Dragomir I., actual inspector clasa I, în administrația căilor ferate, a fost înaintat pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1913, în postul de inspector principal clasa III în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 6.152 din 31 Octombrie 1913, D. Gheorghiu Ioan C., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 15/28 Octombrie 1913, în postul de inginer asistent la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.153 din 31 Octombrie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Mateescu Alexandru St., actual șef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de șef de secție clasa II la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 6.155 din 31 Octombrie 1913, se primește demisiunea d-lui inginer-ordinar clasa III Nicolau Alexandru I., pe ziua de 7/20 Octombrie 1913, din postul de sub-șef de secție ce ocupa la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată se trece, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 6.156 din 31 Octombrie 1913, se aprobă înaintarea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 16 Octombrie stil nou 1913 și anume :

D. inginer-ordinar clasa I Hălăceanu Ioan C. și d-nii ingineri-ordinari clasa II Marineanu Sterie I. și Vasilescu Gheorghe, actuali sub-șefi de secție clasa II, în posturile de sub-șef. de secție clasa I;

D. Goldner Gustav, actual sub șef de secție clasa III, în postul de sub-șef de secție clasa II ;

D-nii ingineri-ordinari clasa III : Sorescu Mihail I., Macovei Ioan I., Constantinescu Toma, Drăgănescu Mihail G. și Mărcian

Petre, actuali sub-șefi de secție clasa IV, în posturile de sub-șefi de secție clasa III.

Prin decretul regal No. 6.239 din 6 Noembrie 1913, se primește demisiunea d-lui inginer-stagiar Vasiliu Gheorghe I., pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1913, din postul de sub-șef de secție clasa VI ce ocupa în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată se trece, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Prin decretul regal No. 6.241 din 6 Noembrie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Lăzărescu Nicolae, actual inginer atașat clasa III în serviciul administrațiunii căilor ferate, se înaintează, pe ziua de 14 Octombrie stil nou 1913, în postul de inginer atașat clasa II în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 6.242 din 6 Noembrie 1913, D. inginer-șef clasa II Tănăsescu Nicolae I., actual șef de secție clasa I și d. Severineanu Ioan, actual inspector clasa II în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 15 Noembrie stil nou 1913, cel dintâi în postul de inspector principal, clasa II și cel de al doilea în postul de șef de secție clasa I în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 6.244 din 6 Octombrie 1913, D. Marian Mihail I., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de sub-șef de secție la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.246 din 6 Noembrie 1913, D. Teodorescu Virgiliu C., absolvent cu diplomă al școalei naționale de poduri și șosele, se numește, pe ziua de 1/14 Octombrie 1913, în postul de sub-șef de secție clasa IV în serviciul administrațiunii căilor ferate și totodată se admite, pe aceeași zi, în corpul tehnic (cadrul ordinar) cu gradul de inginer-ordinar clasa III, conform art. 5 și 6 din legea de organizare a sus zisului corp.

Prin decretul regal No. 6.303 din 11 Noembrie 1913, s'a aprobat înaintarea următorului personal din serviciul administraţiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1913, şi anume :

D. inginer inspector general clasa II Antoniu Ştefan, actual şef de serviciu clasa I, în postul de director de serviciu clasa II ;

D. Nacian Ioan I., actual sub-şef de serviciu clasa II, în postul de sub-şef de serviciu clasa I ;

D. inginer-şef clasa I Polizu Constantin C., actual inspector principal clasa II, în postul de inspector principal clasa I ;

D. inginer-şef clasa II Orghidan Constantin C., actual inspector clasa II, în postul de inspector clasa I ;

D. inginer-ordinar clasa II Popescu Nicolae M., actual inginer ataşat clasa III, în postul de inginer ataşat clasa II ;

D. inginer-ordinar clasa II Miclescu Ştefan E., actual inginer ataşat clasa IV, în postul de inginer ataşat clasa II ;

D-nii ingineri-ordinari clasa III Văideanu Constantin şi Cantuniari Ioan N., actuali ingineri ataşaţi clasa IV, în posturile de ingineri ataşaţi clasa III ;

D. inginer-şef clasa I Perieţeanu Alexandru, actual subdirector de serviciu clasa III, în postul de subdirector de serviciu clasa II ;

D. inginer-ordinar clasa II Orăscu Gheorghe, actual sub-şef de secţie clasa III, în postul de sub-şef de secţie clasa II ;

D. inginer-ordinar clasa I Ştirbei Nicolae G., actual şef de secţie clasa II, în postul de şef de secţie clasa I ;

D-nii : ingineri-ordinari clasa II Stematiu Gheorghe I., Bunescu Ioan I., Cristescu Dimitrie M. şi Podhorschi Ludovic, actuali şefi de secţie clasa III, în posturile de şefi de secţie clasa II ;

D-nii : ingineri-ordinari clasa II Negruzţ Garabet A., Vlasopolu Nicolae Sp., Teodoru Petre, Ignat Gheorghe S. şi Hilmu Vasile, actuali subşefi de secţie clasa III, în posturile de subşefi de secţie clasa I ;

D-nii : ingineri-ordinari clasa II Alexandrescu Nicolae şi Sfinţescu Tiberiu I., actuali subinspectorii clasa II, în posturile de inspec-torii clasa II ;

D-nii : Voinescu Ioan, Băicoianu Constantin, Herescu Teodor şi d. inginer-ordinar clasa II Niţescu Emil G., actuali subinspectorii clasa II, în posturile de subinspectorii clasa I ;

D. inginer-ordinar clasa III Sorescu Dimitrie I., actual inginer ataşat clasa IV, în postul de inginer ataşat clasa III ;

D. inginer-ordinar clasa II Russ Alexandru, actual inginer ataşat clasa III, în postul de inginer ataşat clasa II ;

D. inginer-ordinar clasă II Ifrim George N., actual subinspector clasă IV, în postul de subinspector clasă II.

Prin decretul regal No. 6.304 din 11 Noembrie 1913, s'a aprobat numirea următorului personal din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 1 Octombrie stil nou 1913 și anume :

D. inginer-șef clasă II Casetti Iosif I., actual inspector clasă I, în postul de inspector principal clasă III ;

D. inginer-ordinar clasă I Mereuță Cezar P., actual șef de biurou principal clasă I, în postul de șef de divizie clasă II ;

D. inginer-ordinar clasă I Balș Teodor V. și d inginer-ordinar clasă II Ioanidi Grigore N., actuali ingineri atașați clasă I, în posturile de șefi de secție clasă II ;

D. inginer-ordinar clasă II Budeanu Constantin I., actual inginer atașat clasă II, în postul de șef de secție clasă III ;

D. inginer-ordinar clasă II Epureanu Boldur Nicolae N., actual sub-șef de secție clasă II, în postul de inginer atașat clasă II ;

D. inginer-ordinar clasă II Cănciulescu Gheorghe, actual sub-șef de secție clasă II, în postul de subinspector clasă II ;

D. inginer-ordinar clasă III Botez Eugen I., actual inginer atașat clasă IV, în postul de șef de secție clasă IV.

Prin decretul regal No. 6.440 din 22 Noembrie 1913, se primește demisiunea d-lui inginer-ordinar clasă III Resmeriță Teodor I., pe ziua de 10/23 Octombrie 1913, din postul de inginer-asistent ce ocupa la serviciul pentru construcțiunea și consolidarea podurilor din administrațiunea căilor ferate și totodată se trece, pe aceeași zi, în cadrul de disponibilitate al corpului tehnic.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunii generale a căilor ferate sub No. 127.637 din 1913 ;

Decidem :

Art. I. D. Buisson Roland, inginer cu diplomă al școalei superioare tehnice din Berlin (Charlottenburg), se numește pe ziua de 1 Noembrie stil nou 1913, în postul de inginer atașat clasă IV în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 24 Octombrie 1913.

No. 30.119.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice.

Avînd în vedere raportul direcţiunii generale a căilor ferate sub No. 127.565 B din a. c.

Decidem :

Art. I. D. Fainberg Isidor M., absolvent cu diplomă al academiei de mine din Freiberg, se numeşte, pe ziua de 16 Noembrie stil nou 1913, în postul de sub-şef de secţie clasa IV în serviciul administraţiunii căilor ferate.

Art. II. D. director general al căilor ferate este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 1 Noembrie 1913.

No. 30.957.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Decidem :

Art. I. Sunt numiţi ca delegaţi ai acestui minister d-nii ingineri inspectori generali A. Cottescu, director general al C. F. R., G. Panait secretar general al ministerului, şi Cerchez Christodulo N., subdirector de serviciu în administraţiunea C. F. R., cari, împreună cu delegaţii ministerului de război, să ia parte în comisiunea de studii pentru joncţiunea C. F. R. cu căile ferate sîrbeşti şi alegerea locului pentru construirea podului peste Dunăre în scopul arătat.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 13 Noembrie 1913.

No. 32.171.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 5.815 din 5 Octombrie 1913, se a-probă clasarea între căile naționale ale Statului a șoselei Corabia-Isbiceni-gara Lița.

Prin decretul regal No. 6.114 din 29 Octombrie 1913, s'a a-probat următorul :

Regulament pentru modificarea art. 67 din regulamen-tul de aplicare al legii corpului tehnic.

Art. 67. (Art. XLVIII din lege). Numărul inginerilor de fiecare grad și clasă din cadrul ordinar se fixează, potrivit dispozițiunilor din articolul precedent, după cum urmează :

Inspectori-generalii clasa I	14 ;
» » » II	21 ;
Ingineri-șefi clasa I	60 ;
» » » II	60 ;
Ingineri-ordinari clasa I	86 ;
» » » II	129 ;
» » » III	176 ;
Ingineri-stagiari	.

Prin decretul regal No. 6.142 din 31 Octombrie 1913, se a-probă clasarea între șoselele județene a șoselei Costuleni-Răducă-neni-Drînceni, în lungime 35+120 klm., cari împreună cu șoselele județene Iași-Costuleni, din județul Iași și Huși-Drînceni, din jude-țul Fălciu, formează șoseaua Iași-Huși prin Costuleni, Răducăneni, Drînceni.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.

pe luna Septembrie 1913 914 comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912 913 și 1911 912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	Veniturile din traficul de			TOTALUL venitu rilor LEI	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911 912	1912 913	1913 914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911 912	Septembrie	3477	3.685.238	143.145	6.755.832	10.534.215	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912 913		3549	3.873.259	182.698	6.242.282	10.298.239	Mai	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913 914		3549	3.738.283	131.630	5.795.662	9.665.575	Iunie	7.904.494	9.252.401	9.435.834
1911 912	Luna Septembrie din anul 1913 914 pre- zintă o diferență de :		+ 103.045	— 11.515	— 960.170	— 868.640	Iulie	9.184.844	10.078.935	4.031.333
1912 913			— 134.976	— 51.068	— 446.620	— 632.664	August	10.608.957	10.887.852	5.965.932
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere dela 1 Aprilie pînă la finele lunii Septembrie							Septembrie	10.534.215	10.298.239	9.665.575
							Octombrie			
							Noembrie			
							Decembrie			
1911 912	Dela 1 Aprilie pînă la 30 Septembrie		20.150.479	638.449	32.779.559	53.568.487	Ianuarie			
1912 913			23.023.387	820.061	35.201.748	59.045.196	Februarie			
1913 914			19.262.573	621.030	27.488.922	47.372.525	Martie			
1911 912	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 30 Septembrie 1913 914 prezintă o diferență de :		— 887.906	— 17.419	— 529.637	— 6.195.962				
1912 913			— 376.811	— 199.031	— 771.282	— 11.672.671				

NOTA. Transporturile de regie nu se socotesc.

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.

pe luna Octombrie 1913/1914, comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/1913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Calători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911/912	1912/913	1913/914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911/912	Octombrie	3.477	3.368.700	124.118	6.196.546	9.689.424	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912/913		3.549	3.560.337	138.873	5.585.941	9.285.151	Maiu	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913/914		3.549	4.073.738	139.525	7.762.456	11.975.719	Iunie	7.904.494	9.252.401	9.435.834
1911/912	Luna Octombrie din anul 1913/914		+ 704.978 +	15.407 +	+156.5916 +	2.286.295	Iulie	9.184.844	10.078.935	4.031.333
1912/913	prezintă o diferență de:		+ 513.401 +	652 +	+ 2176515 +	2.690.568	August	10.608.957	10.887.852	5.965.532
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie până la finele lunii Octombrie							Septembrie	10.534.215	10.298.239	9.665.575
							Octombrie	9.689.424	9.285.151	11.975.719
							Noembrie			
							Decembrie			
							Ianuarie			
1911/912	Dela 1 Aprilie		23.519.239	726.567	38.976.105	63.257.911	Februarie			
1912/913	pînă la 31		26.583.724	958.934	40.787.689	68.330.347	Martie			
1913/914	Octombrie		23.336.311	760.555	35.201.378	59.348.244				
1911/912	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Octombrie 1913/914 prezintă o		— 182.928 —	2.012 —	—3724727 —	3.009.667				
1912/913	diferență de:		—5247413 —	198.379 —	—5536311 —	8.982.103				

NOTA : Transporturile de regie nu se socotesc

BULETINUL SOCIETĂȚII POLITECNICE

PARTEA ADMINISTRATIVĂ

PERSONAL

In corpul tehnic

Prin decretul regal No. 7.022 din 21 Decembrie 1913, D. Vasile I. Istrati, inginer-șef în serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate și avînd gradul de inginer-șef clasa I dela 1897, Maiu 10, și d. Achil Petrescu, actual șef de serviciu clasa II în aceeași administrațiune, avînd gradul de inginer-șef clasa I dela 1906, Maiu 10, sunt înaintați pe ziua de 16/29 Decembrie 1913, la gradul de inginer inspector general clasa II.

Prin decretul regal No. 7.023 din 21 Decembrie 1913, D. Zahariade Petre, actual director de serviciu clasa II în administrațiunea căilor ferate și avînd gradul de inginer inspector general clasa II dela 1907, Maiu 10, se înaintează pe ziua de 16/29 Decembrie 1913, la gradul de inginer inspector general clasa I.

In administrația centrală a Ministerului și Consiliul tehnic superior.

Prin decretul regal No. 7.001 din 20 Decembrie 1913, D. inginer inspector general clasa I George Panait, și d. inginer inspector general clasa II Niculae Vasilescu-Karpen, sunt numiți membrii în consiliul tehnic superior al ministerului lucrărilor publice,

In serviciul Direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere raportul direcțiunei generale de poduri și șosele, studii și construcțiuni sub No. 26.947 din a. c., prin care ne supune la cunoștință că d. conductor clasa I Dupleș Emil, din serviciul de poduri și șosele al județului Fălciu, a lipsit mai mult timp dela serviciu, fără nici o învoire sau concediu,

Decidem :

Art. I. D. conductor clasa I Dupleș Emil, din serviciul de poduri și șosele al județului Fălciu, se suspendă din funcțiune pe timp de 15 zile cu începere dela 16 Decembrie 1913, și fără drept la salariu sau alte indemnizațiuni pe timpul suspendării, conform art. 24, al. c, art. 27 și 29 din legea de organizare a corpului tehnic pentru motivele arătate prin sus citatul raport.

Art. II. D. director al personalului este însărcinat cu aduce-rea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Data la 23 Decembrie 1913.

No. 36.274.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

In administrația căilor ferate

Prin decretul regal No. 7.002 din 20 Decembrie 1913, D. inginer-șef clasa I Peretz Petre Paul, actual șef de divizie la serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate, se numește pe ziua de 20 Decembrie stil vechi 1913, în postul de subdirector la același serviciu.

Prin decretul regal No. 7.020 din 21 Decembrie 1913, se aprobă înaintarea următorului personal din serviciul lucrărilor noi din administrația căilor ferate pe ziua de 1/14 Decembrie 1913 :

D. inginer-șef clasa II Arbore Ioan, actual șef de secție, în postul de șef de divizie ;

D. inginer-ordinar clasa II Constantinescu Grigore V., actual

inginer-asistent, d. inginer-ordinar clasa III Teodorescu Vasile N., actual subșef de secție și d. Roman Jean, actual subșef de secție clasa IV, în posturile de șefi de secție clasa III

Prin decretul regal No. 7.021 din 21 Decembrie 1913, se aprobă înaintarea următorilor ingineri din serviciul administrațiunii căilor ferate, pe ziua de 15 Decembrie stil nou 1913:

D. inginer-șef clasa I Christodorescu Zamfir, actual inspector principal clasa I, în postul de subdirector de serviciu clasa II;

D. inginer-șef clasa II Sassu Constantin E., actual inspector clasa I, în postul de inspector principal clasa II;

D. inginer-șef clasa II Opreanu Aurel R., actual șef de secție clasa I, în postul de inspector clasa I;

D. inginer-ordinar clasa I Hălăceanu Ioan C., actual subșef de secție clasa I, în postul de șef de secție clasa II.

Prin decretul regal No. 7.130 din 23 Decembrie 1913, D-nii ingineri ordinari clasa I Teodorescu Nicolae P., Jipa Nicolae și Stîhi Gheorghe M., actuali șefi de secție clasa II, în serviciul administrațiunii căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 16 Decembrie st. n. 1913, în posturile de șef de secție clasa I, în aceeași administrațiune.

Prin decretul regal No. 7.136 din 23 Decembrie 1913, D. Coșoveanu Victor Gh., absolvent al facultăței tehnice din Liège, se numește pe ziua de 16 Decembrie stil nou 1913, în postul de subșef de secție clasa VI în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 7.137 din 23 Decembrie 1913, D. Atanasiu Leonida, absolvent al școalei polytechnice din Charlottenburg se numește, pe ziua de 16 Noembrie st. n. 1913, în postul de inginer atașat clasa VI în serviciul administrațiunei căilor ferate.

Prin decretul regal No. 7.142 din 23 Decembrie 1913, se primește demisiunea d-lui Calian Ioan, pe ziua de 1 Decembrie stil nou 1913, din postul de subșef de secție clasa VI, ce ocupă în serviciul administrațiunii căilor ferate.

Prin decretul regal No. 7.144 din 23 Decembrie 1913, D-nii Papadat Virgiliu Al. și Ottulescu Emil Sc., actuali avocați clasa

IV-a în serviciul Contencios din administrațiunea căilor ferate, sunt înaintați, pe ziua de 1 Decembrie stil nou 1913, în posturile de avocat clasa III la acelaș serviciu.

Prin decretul regal No. 7.147 din 23 Decembrie 1913, D. inginer-ordinar clasa II Ignat Gheorghe S., actual sub-șef de secție clasa I în serviciul administrațiunii căilor ferate, se numește, pe ziua de 1 Decembrie st. n. 1913, în postul de șef de secție clasa II, în aceeaș administrațiune.

Prin decretul regal No. 7.169 din 24 Decembrie 1913, D. inginer inspector general clasa I Al. Mareș, actual director de serviciu în administrațiunea căilor ferate, se numește, pe ziua de 24 Decembrie 1913, în postul de al doilea subdirector general, creiat din nou în sus zisa administrațiune.

Pînă la 1 Aprilie 1914 cînd acest post se va prevedea în buget, d. inspector general Mareș, va primi salariul gradului de inspector general clasa I, prevăzut în bugetul pe anul curent, pentru funcțiunea de director clasa I, ce a ocupat pînă în prezent.

Prin decretul regal No. 7.170 din 24 Decembrie 1913, D. arhitect Ștefănescu V., se numește, pe ziua de 1/14 Ianuarie 1914, în postul de arhitect-șef la serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate, retribuit cu 1.000 lei lunar și 250 lei indemnizare de transport și deplasări; iar d. Marcu Duiliu, actual arhitect-șef al ministerului și membru în consiliul tehnic superior, se atașează, pe aceeaș zi, în postul de arhitect-șef la sus-zisul serviciu, pentru care va primi o diurnă de 500 lei lunar, ca cheltuieli de transport și deplasări.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere marea dezvoltare ce va lua serviciul lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate române, prin executarea noilor linii ferate și construcțiunea a diferite clădiri necesare acestor linii, pentru care s'au votat creditele trebuincioase,

Decidem :

Art. I. D. Marcu Duiliu, arhitect-șef al acestui minister și

membru în consiliul superior tehnic, se detașează ca șef al serviciului de arhitectură depe lângă direcțiunea lucrărilor noi din administrațiunea căilor ferate române și se însărcinează cu conducerea lucrărilor de arhitectură ce se vor executa de acea direcțiunei

Art. II. Pentru această însărcinare se acordă d-lui arhitect șef Marcu Duiliu, o diurnă de 400 lei pe lună, care se va plăti din fondul lucrărilor respective.

Art. III. D. Marcell Lebell, arhitect în serviciul ministerului, se detașează asemenea la serviciul de arhitectură al direcțiunii lucrărilor noi.

Art. IV. D. director al personalului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei deciziuni.

Dată la 14 Decembrie 1913.

No. 35.107.

nistru, **A. A. Bădărașu.**

Decorațiuni.

Prin decretul regal No. 6.768 din 10 Decembrie 1913 s'a conferit ordinul *Steaua României*, în gradul de cavaler, d-lui Teișanu (Justinian), inginer inspector general la căile ferate.

Prin decretul regal No. 6.940 din 18 Decembrie 1913, s'a conferit ordinul *Coroana României* în gradul de cavaler, d-lui Russ Alexandru, inginer la căile ferate.

Prin decretul regal No. 6.941 din 18 Decembrie 1913, s'a conferit ordinul *Steaua României* în gradul de ofițer, d-lui Brătianu (Constantin I.) locotenent de rezervă în regimentul 2 de artilerie «General de divizie George Manu».

LEGI ȘI REGULAMENTE

Prin decretul regal No. 6.310 din 11 Noembrie 1913, s'a deschis pe seama ministerului de lucrări publice un credit extraordinar de lei 12.000, pentru executarea unor lucrări în portul Balcic, care să asigure circulațiunea lucrătorilor, să înlesnească încărcarea și descărcarea mărfurilor și altor mici îmbunătățiri.

Cheltuielile din acest credit se vor plăti din disponibilitățile tezaurului și se vor acoperi cu încasările ce se vor realiza pe teritoriul anexat.

Dispozițiunile acestui decret se vor ratifica prin lege.

Prin decretul regal No. 6.751 din 10 Decembrie 1913, se aprobă ca locuitorul Voicu Preda să înființeze un pod plutitor pe vase, peste râul Argeș, între satele Mitreni și Clătești, din județul Ilfov, la punctul numit «Vadul Vacilor», pe șoseaua comunală Mitreni-Clătești, și să perceapă pentru trecerea pe el, pe timp de 5 ani dela data acestui decret, următoarele taxe :

5 bani pentru un om pe jos ;

10 » » » » călare ;

45 » » o căruță cu 2 trăgători, goală sau încărcată, scutindu-se conducătorui ;

30 bani idem cu 4 trăgători, idem ;

45 bani idem cu 6 sau mai mulți trăgători, idem.

Scutindu-se de aceste taxe :

a) Copii pînă la etatea de 12 ani ;

b) Animalele sugătoare ca : miei, viței, etc. ;

c) Serviciile poștale ;

d) Transporturile militare și militarii de orice grad ;

e) Personalul tehnic al Statului, județelor și comunelor, trecînd în interes de serviciu ;

f) Funcționari administrativi ai Statului, județelor și comunelor, trecînd în afaceri de serviciu ;

g) Transporturile de materiale pentru lucrările Statului și ale județelor și comunelor cari se execută în regie.

Prin decretul regal No. 6.919 din 17 Decembrie 1913, regulamentul pentru organizarea consiliului superior tehnic al ministerului lucrărilor publice se modifică și se întocmește precum urmează :

Art. 1. Consiliul superior tehnic al ministerului lucrărilor publice se compune din următorii membri :

Directorul general al căilor ferate ;

Directorul general al porturilor și al căilor de comunicațiune pe apă ;

Directorul general al serviciului de studii și construcțiuni ;

Directorul școlii naționale de poduri și șosele ;

Secretarul general al ministerului ;

Directorul serviciului atelierelor căilor ferate ;

Directorul serviciului comercial al căilor ferate ;

Directorul lucrărilor tehnice ale orașului București dacă face parte din cadrele corpului tehnic cu gradul de inginer inspector-general ;

Opt inspectori generali în activitate de serviciu, și

Doi arhitecți numiți prin decret regal după propunerea ministrului.

Însărcinarea de membru al consiliului superior tehnic este onorifică.

Consiliul este prezidat de ministrul său, în lipsă, de un vice-președinte, numit prin decret regal, după propunerea ministrului, dintre membrii consiliului.

Prin decretul regal No. 6.960 din 19 Decembrie 1913, s'a sancționat următoarea :

L E G E

pentru deschiderea unui credit extraordinar în sumă de lei 428.615.481, pe seama ministerului de lucrări publice, sporirea tarifului căilor ferate și desființarea билетelor de călătorie gratuită și certificatelor de călătorie cu preț redus pe căile ferate.

Art. 1. Se deschide pe seama ministerului de lucrări publice

un credit extraordinar de 428.615.481 lei, efectiv, destinat următoarelor cheltuieli :

1. Lei 4.661.981 pentru lichidarea liniilor terminate și puse în exploatare, și anume :

a) Linia București-Oltenița, Ploești-Slobozia, Giurgiu-Blegești.	Lei	2.551.000
b) Tunelul Berești	»	976.713
c) Linia Tândărei-Slobozia.	»	650.000
d) Linia Podul Iloaiei-Hârlău	»	484.268

2. Lei 641.500 pentru următoarele lucrări :

a) Trei plăci învîrtitoare pentru noile mași tip pa-	Lei	180.000
cific în stațiunile T.-Severin, Galați și Pașcani.		
b) Legătura a doua între Chitila triaj și sta-	»	150.000
ția Chitila		
c) O remiză pentru locomotive la Constanța	»	100.000
d) Rezervoare de păcură în depozitele Bucu-	»	96.500
rești, Bacău, Dorohoi.		
e) Centralizarea stației Sinaia	»	90.000
f) O anexă la remiza din Adjud	»	25.000

3. Lei 153.572.000 pentru îmbunătățirea actualei rețele de cale ferată, anume :

a) Material rulant, vagoane și mașini.	Lei	33.815.000
b) Sporirea atelierelor de reparațiuni în sta-		
țiunile T. Severin, București, Constanța, Galați,	»	13.100.000
Pașcani, Iași		
c) Sporirea depozitelor de mașini și diferite		
completări de instalațiuni și alimentări cu apă în	»	7.470.000
mai multe stațiuni		
d) Consolidarea podurilor	»	7.988.000
e) Refacerea liniilor	»	4.707.000
f) Variante, instalări de linii și lucrări pre-		
ventive contra inundațiilor.	»	2.850.000
g) Pasagii superioare și inferioare la punctele		
periculoase	»	800.000
h) Calea dublă Buzău-Brăila, Barboși-Galați		
și Mărășești-Tecuciu.	»	12.100.000
i) Înființarea de 10 noi halte de încrucișare.	»	1.530.000
j) Transformări și completări de gări.	»	18.810.000

<i>k</i>) Linii de garaj prin diferite stațiuni.	Lei	4.500.000
<i>l</i>) Sporiri de clădiri de călători prin diferite gări. »		2.150.000
<i>m</i>) Șoproane pentru cereale	»	1.500.000
<i>n</i>) Magazii și cheiuri de încărcare. »		1.200.000
<i>o</i>) Poduri de cîntărit vagoanele	»	547.000
<i>p</i>) Cheiuri de transbordare prin stațiile de ramificație	»	360.000
<i>r</i>) Înmulțirea cîntarelor în magazii și șoproane. »		200.000
<i>s</i>) Instalațiuni de siguranță.	»	3.910.000
<i>t</i>) Locuințe pentru personal în gări și pe linii . »		3.035.000
<i>u</i>) Clădirea administrației centrale a căilor ferate române	»	8.000.000
<i>v</i>) Gara centrală de călători cu toate racordările ei.	»	25.000.000

4. Lei 68.640.000 pentru terminarea liniilor aflătoare în construcție, anume :

<i>a</i>) Medgidia-Tulcea	Lei	22.800.000
<i>b</i>) Făurei-Tecuci	»	13.500.000
<i>c</i>) Buhăești Roman	»	13.000.000
<i>d</i>) Sinaia-Moroeni-Pietroșița	»	13.000.000
<i>e</i>) Crasna Huși (normală).	»	6.000.000
<i>f</i>) Obor-Pantelimon	»	300.000
<i>g</i>) Constanța-Techirghiol	»	40.000

Din această sumă 7.950.000 se vor întrebuința pentru cumpărarea de material rulant necesar pentru înzestrarea acestor linii.

5. Lei 195.600.000 pentru construcțiunea următoarelor linii :

<i>a</i>) București - Videle - Roșiori-Caracal-Craiova (dublă).	Lei	68.000.000
<i>b</i>) Tândărei-Giurgeni-Pod peste Dunăre (cale ferată și șosea) Hirșova-Carol I Constanța.	»	36.750.000
<i>c</i>) Făurei-Urziceni-Fierbinți-București (Obor)	»	18.500.000
<i>d</i>) Filaret-Obor (centura)	»	8.000.000
<i>e</i>) Birlad-Dragomirești	»	10.000.000
<i>f</i>) Tg.-Neamțu-Pășcani	»	7.900.000
<i>g</i>) Cobadin-Dobrici-Balcik	»	20.200.000
<i>h</i>) Cobadin-Regiunea Silistra	»	9.000.000
<i>i</i>) Dorohoi-Frontieră	»	13.700.000
<i>j</i>) Abator (Iași)-Frumoasa	»	550.000
<i>k</i>) Moinești-Tețcani	»	3.000.000

Din această sumă 10.000.000 se vor întrebuința pentru materialul rulant necesar acestor linii.

6. Lei 5.500.000 pentru terminarea conductei de petrol prevăzută de legea sancționată cu decretul No. 1.753 din 19 Martie 1912.

Art. II.—Nici o cheltuială nu se va angaja în contul creditului de mai sus, fără o prealabilă autorizație a consiliului de miniștri.

Art. III. Acest credit se va acoperi prin împrumut la Creditul județean, comunal și viticol, care va emite în acest scop obligațiuni $4\frac{1}{2}\%$ pentru investițiuni sau prin orice alte mijloace.

Anuitatea împrumutului se va înscri în bugetul căilor ferate. Pentru anul în curs se va opri prin decret regal fondul de deschideri de credite și alocația căilor ferate cu suma trebuincioasă pentru plata anuității.

Art. IV.—Sporul de 5% făcut la tariful transporturilor pe căile ferate se aplică și transporturilor de mărfuri pentru cari prin legi speciale s'a acordat taxe speciale sau reduceri.

Art. V. Biletele de călătorie gratuită pe căile ferate, valabile pentru o singură călătorie, precum și certificatele cu preț redus pentru eliberarea de bilete bianco valabile pentru o singură călătorie se desființează.

Art. VI.—Lucrările prevăzute în această lege se vor împărți pe șapte ani. În primul an se vor putea face lucrări de 80 milioane. Iar în cei șase ani următori se va putea cheltui cel mult pînă la 60 milioane pe an.

Art. VII.—Se declară de utilitate publică exproprierea tuturor terenurilor necesare construirii liniilor de drum de fier, la art. I. § 5 al legii de față, în valoarea totală de 195.600.000 lei.

Prin decretul regal No. 7.013 din 20 Decembrie 1913, s'a sancționat legea, prin care se deschide pe seama Ministerului Lucrărilor publice un credit de 2.930.000 lei astfel repartizat :

- a) Lei 1.400.000 pentru construcțiunea și completarea șoselei Constanța-Cara Omer-Dobrici, întreținerea și completarea șoselelor Dobrici-frontieră (spre Varna), Balcik-Kavarna, Balcik-frontieră (spre Varna) și Balcik-Gorcova (spre Mangalia);
- b) Lei 1.380.009 pentru completarea construcțiunii și întreținerii șoselelor Silistra-Dobrici-Balcik și Silistra-Turtucaia-Turk Esmil;

c) Lei 150.000 pentru studiul și întocmirea proiectelor liniei Cobadin-Dobrici.

Prin decretul regal No. 7.028 din 21 Decembrie 1913, s'a sancționat legea prin care se deschide pe seama Ministerului Lucrărilor Publice un credit extra-ordinar de 28.330.000 lei, astfel repartizate :

1. Pentru reparațiunea șoselelor deteriorate de inundațiile și ploile din 1912 — 1913	Lei 1.200.000
2. Pentru șosele și drumuri militare în Dobrogea (din cari 65 km. deja executați)	» 1.400.000
3. Pentru lucrări complimentare la lucrările de poduri și șosele în curs de executare și la șoselele naționale cari străbat orașele	» 3.200.000
4. Pentru șoseaua Borcea-Gura Negri-Frontieră	» 200.000
5. Pentru șoselele între Olt și Islaz cu podurile de inundație	» 380.000
6. Pentru corectarea lalomiței în județul Dîmbovița între Finta și Tătărei și la Urziceni, și apărarea orașului Slobozia	» 1.000.000
7. Pentru apărarea orașului Tîrgu-Neamțu și a satelor din apropiere contra apei Ozana și corectarea torentului Rîșca din județul Suceava (început de lucrări)	» 450.000
8. Pentru construirea a trei poduri peste Bistrița la Broșteni, Rosnov și Costișa	» 1.300.000
9. Pentru podul peste Siret și șoseaua de acces la gara Pașcani	» 350.000
10. Pentru podul peste Putna, între Vitănești și Tîfești	» 350.000
11. Pentru podul peste Siret cu șoseaua de acces la gara Lița	» 350.000
12. Pentru podul peste valea-Orăștilor și corectarea șoselei naționale Ploești-Predeal	» 200.000
13. Pentru podul peste Bîrlad la gara Vaslui	» 150.000
14. Pentru complectarea lucrărilor de poduri și șosele angajate din creditul de 6.525.000 lei	» 715.000
15. Pentru o parte din 600 km. șosele pe teritoriul anexat, după programul stabilit cu mi-	

nisterul de războiu (valoarea totală a lucrării 16.500.000 lei)	Lei 4.000.000
16. Pentru două remorchere pe Dunăre	» 600.000
17. Pentru patru șlepuri deschise pentru Dunăre a 1.000 tone capacitate	» 480.000
18. Pentru patru șlepuri pe Prut, a patru sute tone capacitate.	» 200.000
19. Pentru un vaporeș special pentru linia Giurgiu-Rusciuk	» 150.000
20. Pentru clădiri și instalațiuni în porturile dunărene (macarale, magazii, dane)	» 370.000
21. Pentru un doc plutitor	» 1.200.000
22. Pentru continuarea lucrărilor la bazinul de lemnărie din Galați	» 500.000
23. Pentru 6 macarale electrice, 2 elevatoare, instalații de acumulator, cabestane electrice, grup electrogen	» 424.000
24. Pentru pavaje, împrejmuiri, magazine, locuințe, un zid de sprijinire și pereții pentru depozitul de cărbuni	» 396.000
25. Pentru construirea a 50 geamandure iluminate pentru porturile dunărene.	» 100.000
26. Pentru un remorcher tipul «Cetatea»	» 150.000
27. Pentru complectarea platformei portului Brăila	» 250.000
28. Pentru prelungirea platformei portului Galați și exproprieri.	» 300.000
29. Pentru prelungirea portului Oltenița	» 200.000
30. Pentru instalarea mecanică la magazia III cu silozuri, portul Constanța (lucrarea totală 2.120.000 lei)	» 800.000
31. Pentru construcția tunelului pentru transbordarea directă, linii ferate și motorul Diesel, idem	» 660.000
32. Pentru clapete pentru piatră, nisip și vază, una basculă de lemn (Draga și Pilotina, lucrarea totală lei 900.000)	» 300.000
33. Pentru construcția clădirilor generatorilor de aburi și canalizarea necesară, generatori noi, pompă depăcură și canalizare pînă la Dana 37, culuarul	

motorilor în sala pompelor și canalizarea electrică aferentă, idem	Lei	840.000
34. Pentru construirea gării de călători din port și suprastructura cheiului, idem (lucrarea to- tală 1.115.000 lei)	»	500.000
35. Pentru terasamente la cheiul de cereale și vite, amplasamentul atelierelor, împietruirea cheiului, apărători de cheiuri, idem	»	275.000
36. Pentru lucrări în portul Mangalia și com- pletări la diguri (lucrarea totală 400.000 lei) . .	»	100.000
37. Pentru consolidări parțiale de maluri în porturile maritime și continuarea lucrărilor, spre a completa 200 ml.	»	200.000
38. Pentru consolidarea malului la Constanța pe 60 ml.	»	60.000
39. Pentru lucrări diverse și neprevăzute, derocamente și drenaje în porturile maritime . .	»	760.000
40. Pentru atelierele definitive în portul Con- stanța.	Lei	500.000
41. Pentru magazinele definitive idem . . .	»	150.000
42. Pentru lucrări de ameliorare în portul Balcik.	»	400.000
43. Pentru magazine la Galați și Brăila, pentru linia orientală.	»	300.000
44. Pentru transformarea a 2 cargoboturi vechi.	»	500.000
45. Pentru facerea unui catarg și reînnoirea unor aparate la telegrafia fără fir din Constanța .	»	20.000
46. Pentru cumpărarea vaporului «Richard Greck».	»	200.000
47. Pentru cumpărarea unui vas de călători și mărfuri spre a face cursa zilnică între Cons- tanța și Balcik.	»	1.000.000
48. Pentru lichidarea exproprierilor din gara Obor	»	200.000

Prin decretul regal No. 7.171 din 24 Decembrie 1913, s'a
sanționat următoarea :

L E G E

pentru modificarea art. 7, alin. I din legea de organizare a corpului tehnic.

Art. unic.—În virtutea art. 7, alin. I din legea de organizare a corpului tehnic se modifică astfel :

Diplomele și certificatele de capacitate, eliberate de școlile din străinătate, nu pot da dreptul la gradul vreuneia din clasele dela art. 6, decît după avizul conform al unui juriu de profesori ai școalei naționale de poduri și șosele, care va avea în vedere felul și gradul de cultură al școalelor tehnice de unde au fost emise diplomele sau certificatele.

Prin decretul regal No. 7.511 din 23 Decembrie 1913, s'a sancționat următoarea :

L E G E

pentru modificarea art. 6 și 9 din legea de exploatare a căilor ferate ale statului.

Art. 6. Direcțiunea generală se compune din :

Un director general însărcinat cu conducerea tuturor afacerilor exploatațiunii în numele ministerului ;

Doi subdirectori generali, inspectori generali, putînd înlocui pe directorul general în limitele puterilor ce li se vor da de acesta.

Art. 9. Numirea directorului general și a subdirectorilor generali, se face prin decret regal, după prezentarea ministrului lucrărilor publice.

Ei nu pot fi revocați decît în caz de abateri dela legi sau prejudicii aduse administrațiunii, anume motivate prin raportul ministrului.

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere încheierile No. 5 și 3 din ședința dela 5 Maiu 1913 ale consiliilor comunale Cepar și Cîrlogani din județul Romanți, cum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, sub denumirea de «șoseaua comunală Cepar-Scorbura» drumul care pleacă din șoseaua vicinală Salcia Ploești-Cirlogani dela klm. 17+100 și dă în șoseaua comunală Cirlogani-Scorbura Beculești.

Lungimea acestei șosele este de 620 m.

Data la 30 Noembrie 1913.

No. 33.779.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere procesul-verbal al consiliului general al județului Tulcea din ședința dela 17 Noembrie 1905, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea vicinală, șoseaua care pleacă din marginea orașului Isaccea și duce la podgoriile Acic-Tepe și Balcina,

Lungimea acestei șosele este de 8 klm.

Data la 30 Noembrie 1913.

No. 33.780.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

Noi, ministrul secretar de Stat la departamentul lucrărilor publice,

Avînd în vedere deliberațiunea No. 13 din ședința extraordinară dela 25 Martie 1913. a consiliului comunal al comunei Românești, din județul Botoșani, precum și dispozițiunile cuprinse prin art. 10 din legea drumurilor și art. 13 din regulamentul ei de aplicare,

Decidem :

Clasăm ca șosea comunală, sub denumirea de «șoseaua comunală Românești-Albești» drumul care pleacă din calea națională Iași-Ștefănești dela km. 21+450. traversează satul Românești și se termină în șoseaua vicinală Ionășeni-Albești-Rînghilești, la klm 20+943.

Lungimea acestei șosele este de 17 km. 300 m.

Data la 3 Decembrie 1913.

No. 34.110.

Ministru, **A. A. Bădărău.**

SITUAȚIUNEA VENITURILOR PROVIZORII PENTRU TOATE LINIILE C. F. R.
pe luna Noembrie 1913/1914; comparativ cu veniturile corespunzătoare ale anilor 1912/1913 și 1911/912

ANUL	LUNA	LUNGIMEA liniilor în kilometri	VENITURILE DIN TRAFICUL DE			TOTALUL venitu- rilor L E I	TABELA VENITURILOR LUNARE			
			Călători	Bagaje	Mărfuri		LUNA	1911/912	1912/913	1913/914
			LEI	LEI	LEI			LEI	LEI	LEI
1911/912	Noembrie	3.477	3.224.144	111.917	6.715.167	10.051.228	Aprilie	6.351.220	9.098.688	8.688.663
1912/913		3.549	3.152.641	92.880	5.065.545	8.311.066	Maiu	8.984.757	9.429.081	9.585.188
1913/914		3.549	4.089.971	134.390	7.341.935	11.566.296	Iunie	7.904.494	9.252.401	9.435.834
1911/912	Luna Noembrie din anul 1913/914 prezintă o diferență de :		+ 865.827	+ 22.473	+ 626.768	+ 1.515.068	Iulie	9.184.844	10.078.935	4.031.333
1912/913			+ 937.350	+ 41.510	+ 2276390	+ 3.255.230	August	10.608.957	10.887.852	5.965.532
RECAPITULAȚIUNEA veniturilor comparative totale cu începere de la 1 Aprilie pînă la finele lunii Noembrie							Septembrie	10.534.215	10.298.239	9.665.575
							Octombrie	9.689.424	9.285.151	11.975.719
							Noembrie	10.051.228	8.311.066	11.566.296
							Decembrie	-		
1911/912	Dela 1 Aprilie pînă la 31 Noembrie		26.743.383	874.484	45.691.272	73.309.139	Ianuarie			
1912/913			29.736.365	1.051.814	45.853.234	76.641.413	Februarie			
1913/914			27.426.282	894.945	42.593.313	70.914.540	Martie			
1911/912	Veniturile dela 1 Aprilie pînă la 31 Noembrie 1913, 914 prezintă o diferență de :		+ 682.899	+ 20.461	- 3097959	+ 2.394.599				
1912/913			- 2310083	- 156.869	- 3259921	- 5.726.873				

NOTA : Transporturile de regie nu se socotesc

Cu rezerva unei îndreptări ulterioare.



